



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**

## **5. Tagung**

### **Niederschrift**

---

**Bern, 23.-24.5.2012**

## Inhaltsverzeichnis

	<b>Seite</b>
TAGESORDNUNG	3
BERATUNGEN	4
1. Annahme der Tagesordnung	4
2. Anwesenheit und Quorum	4
3. Wahl des Vorsitzenden	6
4. Berichte der Arbeitsgruppen des Fachausschusses für technische Fragen (zur Information)	6
5. Ausnahmeregelungen (ATMF Artikel 7a) (zur Annahme)	7
6. Einheitliche Technische Vorschriften (zur Annahme)	11
6.1 ETV WAG Anlage PP	11
6.2 ETV NOI: FAHRZEUGE – LÄRM	14
7. Einheitliches Muster für Zertifikate (Bauartzertifikat & Betriebszertifikat) (zur Annahme)	14
8. Änderung der Spezifikationen für die nationalen Fahrzeugregister (NVR) - (zur Annahme)	15
9. ATMF Artikel 15 § 3 – „ensure oder ascertain“ (zur Annahme)	18
10. Notifizierung der nationalen technischen Anforderungen gemäß Artikel 12 APTU (zur Information)	19
11. Präsentation der EU von zwei TSI (zur Information)	20
12. Fahrzeughalterkennzeichnung - Zusammenarbeit mit der OSShD (zur Information)	26
13. Entwicklungsstand der NVR in den Vertragsstaaten (zur Information)	26
14. Arbeitsprogramm des Fachausschusses für technische Fragen für 2012 und 2013 (zur Diskussion)	27
15. Verschiedenes	29
16. Nächste Tagung	29
Schluss der Tagung	29

**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. Ausnahmeregelungen (ATMF Artikel 7a) (zur Annahme)
6. Einheitliche Technische Vorschriften (zur Annahme)
  - 6.1 ETV WAG Anlage PP
  - 6.2 ETV NOI: FAHRZEUGE – LÄRM
7. Einheitliches Muster für Zertifikate (Bauartzertifikat & Betriebszertifikat) (zur Annahme)
8. Änderung der Spezifikationen für die nationalen Fahrzeugregister (NVR) (zur Annahme)
9. ATMF Artikel 15 § 3 – „*ensure* oder *ascertain*“ (zur Annahme)
10. Notifizierung der nationalen technischen Anforderungen gemäß Artikel 12 APTU (zur Information)
11. Präsentation der EU von zwei TSI (zur Information)

Verkehrsbetrieb & Verkehrssteuerung (zusammengelegt)  
Güterwagen
12. Fahrzeughalterkennzeichnung - Zusammenarbeit mit der OSShD (zur Information)
13. Entwicklungsstand der NVR in den Vertragsstaaten (zur Information)
14. Arbeitsprogramm des Fachausschusses für technische Fragen für 2012 und 2013 (zur Diskussion)
15. Verschiedenes
16. Nächste Tagung

## BERATUNGEN

Herr **Bas Leermakers** eröffnet die 5. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen (CTE). Er begrüßt alle Anwesenden und stellt das Team der OTIF für die Tagung vor. Er heißt auch Herrn Karl Erik Raff bei der Tagung willkommen. Herr Leermakers hat seine Stelle im Sekretariat der OTIF als Nachfolger von Herrn Raff am 1. Mai 2012 angetreten. Herr Raff möchte als Privatperson an der Tagung teilnehmen. Sein Wissen und seine Erfahrung könnten hilfreich sein, zumal er an der Vorbereitung aller Dokumente beteiligt war. **Herr Leermakers** begrüßt alle Teilnehmenden, die zum ersten Mal an einer Tagung des CTE teilnehmen: Frau Svetlanka Popovska (EJR Mazedonien), Herrn Peter Brugts (Niederlande) und Herrn Murat Safa und Herrn Kamil Bayatli (Türkei).

### 1. Annahme der Tagesordnung

Die Tagung war mit Rundschreiben A 92-03/502.2012 vom 23. Februar 2012 einberufen worden. Vorläufige Tagesordnung und Dokumente wurden einen Monat später mit Rundschreiben A 92-03/504.2012 verschickt. Am 3. April 2012 waren die Ergebnisse der Abstimmung zur Annahme der ETV GEN-D Bewertungsverfahren (Module) und der ETV WAG Güterwagen, einschließlich 32 Anlagen, mit Rundschreiben A 92-03/509.2012 notifiziert worden. Die Abstimmung hatte im schriftlichen Verfahren gemäß Artikel 21 § 3 der Geschäftsordnung des CTE stattgefunden. Ergebnis der Abstimmung war die Annahme der ETV Gen-D und die Nichtannahme der ETV WAG (aufgrund einiger Probleme in Anlage PP). Anlage PP der ETV WAG wurde als TOP 6.1 auf die Tagesordnung der 5. Tagung des CTE gesetzt und TOP ETV NOI Fahrzeuge - Lärm wurde umbenannt in TOP 6.2. Der Antrag der EU, TOP 11 von „Konsultation der Nicht-EU-OTIF-MS zu zwei TSI - Verkehrsbetrieb & Verkehrssteuerung (zusammengelegt) und Güterwagen (überarbeitet)“ in „Präsentation der EU von zwei TSI - Verkehrsbetrieb & Verkehrssteuerung (zusammengelegt) und Güterwagen“ umzubenennen, wird stillschweigend angenommen, da an diesen beiden Entwürfen in der Zwischenzeit verschiedene Änderungen vorgenommen worden waren.

In einer E-Mail vom 28. März 2012 hat der **Vertreter der EU** das Sekretariat darüber informiert, dass alle während der Tagung zu behandelnden Themen in die ausschließliche oder geteilte Zuständigkeit der EU fallen würden und dass die EU bei den TOP 5, 6, 7, 8 und 9 die Stimmrechte all derjenigen EU-MS wahrnehmen werden, die Vertragsstaaten der Anhänge APTU und ATMF seien.

### 2. Anwesenheit und Quorum

15 MS (Bosnien und Herzegowina, Deutschland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Italien, Luxemburg, EJR Mazedonien, Montenegro, Niederlande, Österreich, Polen, Serbien, Schweiz und Türkei) und die EU nehmen an der Tagung teil; 12 MS werden bei der Tagung von einem anderen MS vertreten (Slowakei und Tschechische Republik von Österreich, Spanien von Frankreich, Ungarn und das Vereinigte Königreich von Deutschland, Slowenien von Italien, Belgien von Luxemburg, Kroatien von der EJR Mazedonien, Dänemark von den Niederlanden, Litauen und Rumänien von Polen und Liechtenstein von der Schweiz). Das Quorum für allgemeine Angelegenheiten erfordert die Anwesenheit oder Vertretung von 21 MS und wird um fünf überschritten. Das „eingeschränkte“ Quorum für spezifische Fragen der TOP 5, 7, 8 und 9 (Anwendung der ATMF) erfordert die Anwesenheit oder Vertretung von 13 MS. Auch dieses Quorum wird um fünf überschritten. Das „eingeschränkte“ Quorum für

spezifische Fragen des TOP 6 (Anwendung der ATMF) erfordert die Anwesenheit oder Vertretung von 14 MS. Dieses Quorum wird um vier überschritten.

Der **Vertreter der EU** kommentiert, dass das Sekretariat bei seiner Berechnung des Quorums die physische Anwesenheit der Delegierten zugrunde gelegt habe. Die **EU** könne dieser Methode zur Bestimmung des Quorums nicht zustimmen. In den Augen des **Vertreters der EU** hänge das Stimmrecht nicht von der physischen Anwesenheit der Delegierten oder irgendwelcher Vollmachten ab. Er gibt folgende Erklärung ab (Übersetzung des Originaltextes):

„Artikel 38 des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls von Vilnius vom 3. Juni 1999 und Artikel 6 der Vereinbarung zwischen der Europäischen Union und der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr über den Beitritt der Europäischen Union zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls von Vilnius vom 3. Juni 1999 (Beitrittsvereinbarung) legen die Regeln für die Ausübung der Stimmrechte einer regionalen Organisation für wirtschaftliche Integration, die dem COTIF beigetreten ist, und insbesondere der Europäischen Union, fest.

Gemäß diesen Bestimmungen nimmt die Europäische Union in Fragen, die in die ausschließliche Zuständigkeit der Europäischen Union fallen und bei geteilter Zuständigkeit mit ihren Mitgliedstaaten und in Fällen, in denen die Union im Einklang mit den EU-internen Regelungen zur Ausübung der Stimmrechte befugt wurde, die Stimmrechte ihrer Mitgliedstaaten wahr. Alternativ stimmen in Fragen der geteilten Zuständigkeit die Mitgliedstaaten der EU selbst ab, wenn die internen Bestimmungen der EU dies so vorsehen. In jedem Fall wird das Sekretariat der OTIF rechtzeitig darüber informiert, wer zu den einzelnen Tagesordnungspunkten jedes Ausschusses rechtlich zur Ausübung der Abstimmungsrechte ermächtigt ist.

Die physische Anwesenheit der EU-Mitgliedstaaten ist in Fragen, in denen die Europäische Union das Stimmrecht ausübt, für das Quorum und die Annahme rechtsverbindlicher Standpunkte nicht erforderlich. Dies ergibt sich eindeutig aus dem COTIF und der EU-Beitrittsvereinbarung. Eine derartige Forderung nach der physischen Anwesenheit der EU-Mitgliedstaaten muss als Beschränkung der Ausübung der Stimmrechte angesehen werden, für die es weder im COTIF noch in der Beitrittsvereinbarung eine Grundlage gibt. Jeglicher hiervon abweichende Standpunkt, nachdem die EU-Mitgliedstaaten für die ordnungsgemäße Ausübung der Stimmrechte durch die EU anwesend sein müssen, stünde im Widerspruch zum letzten Erwägungsgrund der Beitrittsvereinbarung, wonach *"die Bedingungen für den Beitritt der Union zum Übereinkommen so gestaltet werden müssen, dass die Union die ihr von ihren Mitgliedstaaten übertragenen Zuständigkeiten im Rahmen des Übereinkommens wahrnehmen kann"*.

Zur Bestimmung des Quorums ist es im Prinzip völlig ausreichend, festzustellen, wer zur Ausübung der Stimmrechte berechtigt ist. Ausschlaggebend für das Quorum ist die Präsenz der Stimmrechte, nicht die physische Präsenz als solche.“

Das **Sekretariat** bestätigt, dass es derzeit zwischen OTIF und EU einen Streitfall über die Definition der Stimmrechte und die Frage, wie diese auszuüben seien, gebe. Der CTE sei für eine Entscheidung in dieser Frage aber nicht befugt. Das Quorum sei bei dieser Tagung in jedem Fall erreicht und die Frage, wie dieses Quorum zustande gekommen sei, zumindest für

diese Tagung nur theoretischer Natur. Das **Sekretariat** hoffe, dass diese Frage bis zur nächsten Tagung des CTE gelöst sein wird.

Auf die Frage **CH**, wie viele Stimmen die EU nach der Berechnung der OTIF wahrnehmen werde, antwortet das **Sekretariat**, dass drei der 25 EU-OTIF-MS (Irland, Italien und Schweden) das COTIF 1999 nicht ratifiziert hätten und somit nicht Mitglied des CTE seien. Vier der restlichen 22 EU-OTIF-MS seien weder anwesend noch vertreten (Bulgarien, Estland, Lettland und Portugal). Gemäß der Auslegung des OTIF-Sekretariats verfüge die EU bei „allgemeinen“ Abstimmungsfragen (TOP 1 und 3) somit über 18 Stimmen. Bei den „eingeschränkten“ Quorums weichen die Sichtweisen der OTIF und der EU bezüglich der Anzahl der Stimmen, über die die EU verfügt, nicht voneinander ab (10 Stimmen für alle EU-Vertragsstaaten: Belgien, Dänemark, Finnland, Griechenland, Litauen, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Polen und Ungarn, die alle bei dieser Tagung entweder anwesend oder vertreten sind).

### 3. Wahl des Vorsitzenden

Von Seiten der MS und der Organisationen gibt es keine Vorschläge für den Vorsitz. Das **Sekretariat** schlägt die Schweiz (Herrn Roland Bacher) vor, der bereits vier Tagungen des Ausschusses geleitet hat. Herr Bacher hatte bereits erfolgreich die letzten beiden CTE-Tagungen und zwölf 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. Im Namen aller Teilnehmer wünscht er Herrn Leermakers alles Gute für den Beginn seiner Tätigkeit im OTIF-Sekretariat. Herr Leermakers habe eine „Feuertaufe“ bekommen, da er bereits nach wenigen Tagen die Vorbereitung für diese CTE-Tagung habe übernehmen müssen.

Sechs Textentwürfe seien zur Annahme bei dieser Tagung vorbereitet worden. Diese schienen zwar nicht übermäßig komplex, dennoch müssten einige davon sicherlich diskutiert werden. Er erinnert den CTE daran, dass das Gesamtpaket Güterwagen der OTIF noch nicht endgültig angenommen sei.

Er dankt der EU für die Ausarbeitung ihres Positionspapiers, von dem alle Teilnehmenden eine Kopie erhalten hätten. Dieses Positionspapier werde einen strukturierten und zeitsparenden Diskussionsverlauf ermöglichen.

### 4. Berichte der Arbeitsgruppen des Fachausschusses für technische Fragen (zur Information)

Das **Sekretariat** gibt einen kurzen Überblick über die Tätigkeiten der ständigen Arbeitsgruppe WG TECH seit der 4. Tagung des CTE (September 2011). Die Dokumente für diese CTE-Tagung waren in zwei Tagungen der WG TECH (November 2011 in Ljubljana und Februar 2012 in Bern) und während einer kleinen Arbeitsgruppe zu Ausnahmen vorbereitet worden.

Schlussfolgerung:

Der CTE nimmt den Bericht über die Tätigkeiten der ständigen CTE-Arbeitsgruppe WG TECH seit der 4. Tagung des CTE zur Kenntnis.

## 5. Ausnahmeregelungen (ATMF Artikel 7a) (zur Annahme)

Das **Sekretariat** erläutert, dass Sinn und Zweck dieses Dokuments in der Schaffung harmonisierter Regeln für die Gewährung von Ausnahmen von den ETV bestünden. Der Vorschlag bestehe im Wesentlichen in der Übertragung von Artikel 9 der EU-Richtlinie 2008/57/EG in ATMF-Anlage B. Das Dokument betreffe hauptsächlich die Nicht-EU-OTIF-MS, da die EU-Richtlinie 2008/57/EG in den EU-MS in den meisten Fällen gelte. EU-Richtlinie 2008/57/EG gelte insbesondere für ausschließlich innerhalb der EU genutzte Teilsysteme. Bei Rollmaterial würden die OTIF-Vorschriften nur im internationalen Verkehr gelten, wodurch in jedem Fall mindestens zwei Ausnahmen benötigt würden. Das Dokument betreffe nicht den Verkehr zwischen EU-OTIF-MS und Nicht-EU-MS. Die EU und RS hatten Kommentare zu diesem Dokument eingereicht.

Diskussionsgrundlage ist das Positionspapier der EU.

Vorschlag 1, den derzeitigen Text in Kapitel 2 ANWENDUNGSBEREICH Absätze a) und b) durch einen früheren Text zu ersetzen:

Vorschlag 2, den aktuellen Punkt 3 in den erläuternden Bemerkungen durch einen früheren Text zu ersetzen:

Der **Vertreter der EU** sieht in der Annahme dieses Textentwurfes keinerlei Schwierigkeiten, da kaum Unterschiede zwischen diesem Entwurf und den geltenden EU-Vorschriften bestünden. Es gebe drei Seiten erläuternde Bemerkungen. Er dankt dem Sekretariat für die äußerst klaren Erläuterungen, die die Umsetzung der Ausnahmeregelungen vereinfachen könnten. Grund für den Kommentar zu Kapitel 2 („ANWENDUNGSBEREICH“) sei die nachträgliche Änderung des in der Arbeitsgruppe beschlossenen Textes gewesen: Der ursprünglich korrekte Begriff „Teilsysteme“ sei durch den Begriff „Rollmaterial“ ersetzt worden.

Er halte die drei auf Seite 7 des Anwendungsbereichs der ATMF-Anlage B geschilderten Fälle für sehr klar:

- (Fall 1) nur zwischen Nicht-EU-OTIF-MS verkehrende Fahrzeuge,
- (Fall 2) zwischen EU-MS verkehrende Fahrzeuge,
- (Fall 3) Fahrzeuge, die für den Verkehr zwischen EU-MS und mindestens einem Nicht-EU-MS vorgesehen sind.

Der derzeitige Wortlaut in Fall 3 stelle für die EU ein Problem dar, weswegen diese eine Änderung vorschlage, mit der Ausnahmen für Nicht-EU-OTIF-MS auf der Grundlage von ATMF-Anlage B entschieden werden würden und für EU-MS auf der Grundlage von Artikel 9 der Richtlinie 2008/57/EG. Im Endeffekt sollten Generalsekretär und Europäische Kommission im Hinblick auf eine gemeinsame Entscheidung zu den Ausnahmen zusammenarbeiten.

**RS** ist mit dem Vorschlag der EU, den Text in Kapitel 2 („ANWENDUNGSBEREICH“) des Dokumentes zu den Ausnahmen zu ändern, nicht einverstanden. Mit dieser Änderung würde dem CTE die Zuständigkeit entzogen, Beschlüsse zu Ausnahmen betreffend die Infrastruktur in den EU-MS zu treffen. Gleichzeitig würde der CTE mit der Beteiligung der EU und der EU-MS Beschlüsse zu Ausnahmen betreffend die Infrastruktur in Nicht-EU-OTIF-MS treffen. **RS** halte dies für unfair. Die Infrastruktur spiele eine wichtige Rolle, da sie von Fahrzeugen genutzt werde. Dies sollte als eine Beziehung zwischen EU-OTIF-MS und Nicht-EU-OTIF-MS betrachtet werden, auf die das Übereinkommen volle Anwendung findet. Der Anwendungsbereich des Dokumentes zu den Ausnahmen sollte nicht auf Rollmaterial und andere Teilsysteme in Nicht-EU-OTIF-MS beschränkt werden. Eine für die Infrastruktur eines EU-Mitgliedstaates beantragte Ausnahme könne Auswirkungen auf Halter und Eisenbahnunternehmen in Nicht-EU-OTIF-MS haben, da deren Fahrzeuge auch auf den Strecken der EU-MS verkehren.

Im Hinblick auf die erläuternden Bemerkungen sehe **RS** kein Problem mit dem für Fall 3 vorgeschlagenen sehr klaren Text, nach dem die Entscheidung im CTE gefasst werde. Dies stünde im Einklang mit Kapitel 3.5 des Dokumentes. Der von der EU vorgeschlagene Text sei eher verwirrend und unklar. Was sei damit gemeint, dass Beschlüsse zu Ausnahmen in jedem Staat gefasst würden? Hier stelle sich die Frage, wer über Ausnahmen entscheide, der Ausschuss oder der Staat? Er bittet die EU um eine Erklärung des Vorschlags zu den erläuternden Bemerkungen. **RS** schlage vor, an dem jetzt korrekten Text keine Änderungen vorzunehmen.

Die Initiative des **Sekretariates**, in Kapitel 2 („ANWENDUNGSBEREICH“) „Rollmaterial“ durch „Fahrzeuge“ zu ersetzen, sei korrekt, da der Begriff „Fahrzeuge“ im Gegensatz zu dem Begriff „Rollmaterial“ mehr als ein Teilsystem umfasse (z.B. den zugseitigen Teil des ZZS-Systems). Vor dem Hintergrund der unterschiedlichen Meinungen **RS** und der EU stelle sich die Frage nach dem Verfahren bei einem Ausnahmeantrag für die Infrastruktur eines EU-MS, die von Betreibern aus Nicht-EU-OTIF-MS genutzt werde. Nach Ansicht **RS** sollte ein solcher Antrag von der EU und der OTIF in gemeinsamen Bemühungen behandelt und der Beschluss im CTE getroffen werden. Gemäß dem Standpunkt der EU beträfe ein solcher Antrag ein Teilsystem auf dem Territorium der EU, wodurch die Entscheidung ausschließlich bei der Europäischen Kommission läge und von der Richtlinie 2008/57/EG voll abgedeckt sei.

Der **Vertreter der EU** stimmt dieser Zusammenfassung gänzlich zu. Vermutlich liege der Ursprung des Problems in der unterschiedlichen Auslegung der „Abkopplungsklausel“ in der EU-Beitrittsvereinbarung. Diese Klausel beziehe sich auf den Verkehr. Ein Ausnahmeantrag für ein Teilsystem beträfe nicht den Verkehr als solchen, sondern sei territorialer Natur. Nach Ansicht der EU sei es besser, zu dem ursprünglich in der Arbeitsgruppe diskutierten Wortlaut zurückzukehren.

Der **Vorsitzende** erinnert die Tagung daran, dass es sich hier um eine heikles Thema handele und daher wichtig sei, zu einer ausgewogenen Regelung zu gelangen, in der die Interessen aller Parteien berücksichtigt würden, und diese dann zu Papier zu bringen.

**BiH** erinnert an den Titel des Dokuments: „Anforderungen und Verfahren für Abweichungen von der Anwendung von ETV zu strukturellen oder funktionalen Teilsystemen“. Da das Dokument sich auf strukturelle oder funktionale Teilsysteme beziehe, schließe es sich dem Standpunkt der EU an. In Bezug auf die Verfahren vertrete **BiH** dagegen den Standpunkt **RS**.



**CH** erinnert die Tagung daran, dass das behandelte Thema die Ausnahmen seien. Egal ob unter dem Schirm der EU oder der OTIF getroffen, beschränkten diese Ausnahmen immer die Interoperabilität. In einigen Fällen seien die Ausnahmen für die Funktionsfähigkeit des Eisenbahnsystems notwendig. Es sei nicht wichtig, ob die EU oder die OTIF die Ausnahmen genehmige; für die meisten Länder seien beide Lösungen annehmbar.

Der **Vertreter der EU** schlägt vor, die rechtlichen Aspekte für den Moment bei Seite zu legen und sich den pragmatischen Fragen zuzuwenden. Sei es möglich, alle Ausnahmeanträge in einer einzigen CTE-Tagung zu behandeln, die nur an zwei Tagen im Jahr zusammenkommt? Vor Festlegung der Regeln sollte der CTE die Anzahl der möglichen Ausnahmeanträge und der zu treffenden Beschlüsse eines Jahres überschlagen. Der CTE könne vermutlich ein paar der pro Jahr z.B. von den Ländern außerhalb der EU eingereichten Anträge behandeln. Es sei wichtig die Ressourcen effizient zu nutzen, insbesondere in Zeiten der Wirtschaftskrise. Man könne das Sekretariat fragen, ob es ein Dutzend neuer Mitarbeiter zur Behandlung der Ausnahmeanträge einstellen möchte. Er halte dies für unwahrscheinlich und schlage vor, die Aufgaben des CTE auf Fälle zu beschränken, in denen die Ausnahmen für außerhalb der EU in Betrieb genommene Fahrzeuge gelten sollen. Die Tatsache, dass die Ausnahme für mindestens zwei Nicht-EU-Länder benötigt werde (internationaler Verkehr), sei nicht wirklich entscheidend. Wichtig sei die Art und Weise der Herstellung und der Inbetriebnahme des Fahrzeugs in einem bestimmten Land. Das Technische Dossier werde fertig sein und Aufschluss über Abweichungen von geltenden Vorschriften (geltenden ETV) geben. Dann sollte die Entscheidung über die Inbetriebnahme fallen. Die Erfahrungen der EU hätten gezeigt, dass sich Hersteller, Halter und Betreiber oft Sorgen über das gesamte Verfahren machen. Manchmal läge die Entscheidung bei der Europäischen Kommission, was zu Problemen führen könne, da gewisse „Wartezeiten“ das Projekt aufhalten und negative wirtschaftliche Folgen nach sich ziehen könnten. Er schlage vor, das Verfahren zu vereinfachen. Aus diesem Grund habe man in den Erläuternden Bemerkungen vorgeschlagen, dass die Entscheidung von den MS direkt getroffen werden solle. In Anwendung des Subsidiaritätsprinzips solle die Entscheidung auf der niedrigsten möglichen Ebene fallen. Sollte eine Entscheidung auf der Ebene der MS (aufgrund besonderer Gegebenheiten) nicht möglich sein, solle die Entscheidung von der Europäischen Kommission oder dem CTE getroffen werden. Aus praktischen Gründen solle die Entscheidung nicht auf internationaler Ebene getroffen werden. Dies sei der Grund für die vorgeschlagenen minimalen Änderungen in Kapitel 2 („ANWENDUNGSBEREICH“) und Fall 3 in den Erläuternden Bemerkungen gewesen. Der wichtigste Teil des Vorschlags sei die Zusammenarbeit zwischen Generalsekretär und Europäischer Kommission im Hinblick auf eine gemeinsame Entscheidung. Diese Art der Zusammenarbeit müsse generell verbessert werden, dadurch ließen sich auch alle Probleme der OTIF lösen.

Der **Vorsitzende** dankt der EU für ihre Kommentare. Es gebe eine ganze Reihe vorzunehmender Änderungen. Die Nicht-EU-OTIF-MS müssten die Interessen der EU verstehen. Man müsse sich mit anderen Worten das Leben nicht erschweren, indem die Entscheidung auf der Ebene der Kommission oder des CTE getroffen werden müsse. Gleichzeitig könne er aber auch die Bedenken RS verstehen, dass auf EU-Ebene beschlossenen Änderungen Auswirkungen auf im internationalen Verkehr genutztes Rollmaterial aus Nicht-EU-OTIF-MS, das in EU-Ländern genutzt wird, haben könnten. Eine Möglichkeit, den Interessen aller Parteien gebührend gerecht zu werden, sei, ausgehend von dem EU-Vorschlag zu berücksichtigen, dass einige Änderungen Folgen für Nicht-EU-OTIF-MS haben könnten. In diesen Fällen sollte das OTIF-Sekretariat zumindest konsultiert werden.

Die **GEB** erklärt, dass auch den Infrastrukturbetreibern bewusst sei, dass das Verfahren zur Bewilligung einer Ausnahme sehr langwierig sei. Durch den Beschluss, Entscheidungen auf einer höheren Ebene zu fällen, würde es noch weiter verlängert. Folglich begrüße man jegliche Maßnahme zur Vereinfachung des Verfahrens.

**RS** bittet die EU, ihren Vorschlag zu Punkt 3 der Erläuternden Bemerkungen näher zu erklären, in dem es heißt, dass jeder MS selbst über Ausnahmeanträge entscheiden solle. Dies stehe im Widerspruch zu Abschnitt 3.5 des Hauptdokuments, in dem die Entscheidungsverantwortung klar beim CTE liege.

**Herr Raff** erklärt den Unterschied zwischen den Infrastrukturvorschriften der EU, die umfassende Regeln für nationalen Verkehr enthielten, und den OTIF-Vorschriften, die nur auf den internationalen Verkehr Anwendung fänden. Die Anhänge APTU und ATMF beträfen lediglich die Schnittstellen zwischen Rollmaterial und Infrastruktur. Der CTE solle nur darüber befinden, ob eine beantragte Ausnahme berechtigt sei. Die technische Auswertung zur Unterstützung der Ausnahme würde nicht in seinen Aufgabenbereich fallen.

Der **Vertreter der EU** schlägt vor, RS entgegenzukommen und die Wörter „in jedem Staat“ aus dem EU-Vorschlag zu Punkt 3 der Erläuternden Bemerkungen zu streichen. Im zweiten Teil des Vorschlags werde klar, dass die Nicht-EU-OTIF-MS ihre Entscheidung auf der Grundlage von ATMF-Anlage B und die EU-MS auf der Grundlage von Artikel 9 der Richtlinie 2008/57/EG treffen würden. Da die Zusammenarbeit nicht in allen Bereichen benötigt werde schlage er vor, am Ende des dritten Satzes vor „zusammenarbeiten“ ein „gegebenenfalls“ einzufügen. Bei noch nicht sehr weit vorangeschrittenem Entwicklungsstand des Antrags könne die Entscheidung ohne Zusammenarbeit auf nationaler Ebene getroffen werden. Die Zusammenarbeit sei vor allem unter bestimmten Bedingungen notwendig, z.B. in Kapitel 3.1 Buchst. c) und d) usw. Er bittet die Vertreter der EU-MS, sofern sie mit diesem Vorschlag nicht einverstanden sind, darauf zu reagieren.

**RS** wiederholt, dass Ausnahmen gemäß Kapitel 3.1 Buchst. a), c) und e) auf Ebene der MS entschieden würden und Ausnahmen gemäß Kapitel 3.1 Buchst. b), d) und f) auf Ebene des CTE. Mit dem Vorschlag der EU, die Wörter „in jedem Staat“ zu streichen und „gegebenenfalls“ hinzuzufügen, ließen sich alle zuvor von RS erwähnten Probleme lösen.

Der **Vorsitzende** schlägt vor, die Diskussion zu diesem TOP zu unterbrechen und eine kleine Gruppe mit der Wortlautänderung zu betrauen. Diese kleine Gruppe setzt sich wie folgt zusammen: EU (Herr Grillo), RS (Herr Popovic), F (Herr Grimberg), das OTIF-Sekretariat (Herr Leermakers), der Vorsitzende (Herr Bacher) und Herr Raff als Berater.

Die **GEB** ruft der Tagung folgenden Inhalt des letzten Absatzes der Einleitung der Erläuternden Bemerkungen ins Gedächtnis: „Die technische Prüfung (auf Sicherheit, technische Kompatibilität und sichere Integration) ... obliegt der/den Bewertungsstelle(n)“. Insgesamt müssten fünf grundlegende technische Anforderungen überprüft werden, nicht nur die Sicherheit, die technische Kompatibilität und die sichere Integration, sondern z.B. auch der Umwelt- und Gesundheitsschutz (Gesundheit im Betrieb). Im dritten Absatz unter „Anwendungsbereich“ schlage man vor, die Wörter „zum selben Zeitpunkt“ zu löschen. In fünf Jahren könnten beispielsweise hundert TGV hergestellt werden, von denen jedes einzelne Fahrzeug zusätzlich zu der Bauartzulassung auch eine Serienzulassung benötige, die sicherlich nicht alle zum gleichen Zeitpunkt ausgestellt werden könnten. Man schlage vor, „Die technische Prüfung (auf Sicherheit, technische Kompatibilität und sichere Integration)“

durch „Die technische Prüfung (aller grundlegenden Anforderungen und der sicheren Integration)“ zu ersetzen.

Der Vorschlag, die Wörter „zum selben Zeitpunkt“ aus dem dritten Absatz unter Anwendungsbereich in den Erläuternden Bemerkungen zu streichen, wird stillschweigend angenommen.

Ergebnis der Beratungen in der kleinen Redaktionsgruppe (**Sekretariat, Vertreter der EU, RS; F, Vorsitzender und Herr Raff**) ist, dass man es für zu riskant halte, ATMF-Anlage B bei dieser Tagung zu ändern und geneigt sei, die Annahme auf die nächste CTE-Tagung zu verschieben.

Die Tagung stimmt zu, die ständige Arbeitsgruppe WG TECH bis zur nächsten Tagung des CTE mit der Vorbereitung des Ausnahmendokumentes zu beauftragen.

Die kleine Redaktionsgruppe einigt sich auf folgende Grundsätze:

1. Ausnahmen gelten nur in den MS, in denen sie beantragt wurden;
2. Anträge mit Bezug zum Betrieb in den EU-MS fallen unter EU-Recht;
3. Anträge mit Bezug zum Betrieb in den Nicht-EU-OTIF-MS fallen unter die OTIF-Vorschriften;
4. Anträge mit Auswirkungen auf den Verkehr zwischen EU-MS und Nicht-EU-OTIF-MS benötigen zwei Beschlüsse, einen der EU und einen des CTE.

Der **Vertreter der EU** ist mit der Zusammenfassung der kleinen Redaktionsgruppe völlig einverstanden. Er unterstreicht, dass aus den angenommen Regeln für jedermann klar verständlich das Verfahren hervorgehen müsse: Wer kann einen Antrag auf Ausnahmen stellen, wer ist entscheidungsbefugt usw. Auch er halte eine Abstimmung über dieses Dokument für verfrüht. Die EU habe kein Problem damit, die Entscheidung bis zur nächsten CTE-Tagung zu vertagen. Der Nachteil liege eher bei den Nicht-EU-OTIF-MS. Innerhalb der EU gelte ja bereits Richtlinie 2008/57/EG für Ausnahmen.

Der **Vorsitzende** erinnert daran, dass der CTE bei der Annahme von Vorschriften die verschiedenen Interessen aller beteiligten Parteien zu berücksichtigen habe.

## **6. Einheitliche Technische Vorschriften (zur Annahme)**

### **6.1 ETV WAG Anlage PP**

Anlage PP der ETV WAG hatte auf der Tagesordnung der 4. CTE-Tagung im September 2011 gestanden und war in der Folge als Teil der ETV GÜTERWAGEN einer Abstimmung im schriftlichen Verfahren unterzogen worden. Speziell diese Anlage war abgelehnt worden, da eine falsche Fassung zur Abstimmung vorgelegt worden war. Für diese CTE-Tagung ist nun die richtige Fassung vorbereitet worden. Das Gegenstück in den EU-Vorschriften befindet sich nicht in der TSI Güterwagen, sondern in der TSI Betrieb (die sogenannte Anlage PP). Sie besteht im Wesentlichen aus zwei Teilen. Der erste Teil besteht aus Anlage PP, die bis 31. Dezember 2013 gilt, der zweite Teil aus Anlage PPa, in der möglichen zukünftigen EU-Vorschriften (TSI WAG und TSI OPE) Rechnung getragen wird und die ab 1. Januar 2014 gelten wird. Zu diesem Dokument gibt es Kommentare der EU und RS.

Vorschlag der EU, Anlage PPa vollständig zu entfernen:

Hintergrund dieses Vorschlags ist die Herstellung der Kohärenz mit den geltenden EU-Vorschriften, da Anlage PPa erst 2014 in Kraft tritt.

Der **Vertreter der EU** gibt als einen Grund für die Nichtannahme von Anlage PPa die sich innerhalb der EU derzeit sehr schnell ändernde Gesetzgebung an. Er erinnert den CTE daran, dass das gemeinsame Ziel darin bestehen sollte, die Vorschriften in der EU und der OTIF zum gleichen Zeitpunkt in Kraft treten zu lassen. Die Tatsache, dass die EU-Vorschriften derzeit geändert würden, sollte ein Grund dafür sein, Anlage PPa bei dieser Tagung des CTE nicht anzunehmen. Der CTE könne Anlage PP (in EU und OTIF gleich) bei dieser Tagung und Anlage PPa bei der nächsten CTE-Tagung im Juni 2013 annehmen.

Der **Vorsitzende** regt an, dem Vorschlag der EU zu folgen, Anlage PPa zu streichen und die Diskussion zu Anlage PPa auf die nächste CTE-Tagung zu verschieben.

Die Tagung nimmt den Vorschlag, Anlage PPa zu streichen, stillschweigend an.

Punkt 1 des redaktionellen Vorschlags der EU, „Entscheidung der Kommission 2010/640/EU, veröffentlicht im Amtsblatt der EU L280 vom 26.10.2010 – in der ... geänderten...Fassung“ aus der Fußnote auf Seite 1 zu streichen:

Dieser Vorschlag wird stillschweigend angenommen.

Punkt 2 des Vorschlags der EU, Fußnoten 8 und 9 in Abschnitt PP.2.2 (Seite 6/7):

Nach Ansicht des **Sekretariates** ist der Kommentar der EU nicht wirklich stichhaltig. Betreffend Fußnote 8 gebe es einen vergleichbaren Text in der TSI Betrieb (gilt nicht für Güterwagen) und betreffend Fußnote 9 gebe es einen vergleichbaren Text in Teil Pa der TSI Betrieb (gilt nicht für Güterwagen). Das **Sekretariat** könne die Streichung der Fußnoten 8 und 9 nicht befürworten.

Der **Vertreter der EU** erklärt die Gründe für den Vorschlag auf Entfernen der Fußnoten 8 und 9: In der EU halte man diese Fußnoten für nicht erforderlich, da die rechte Spalte ohnehin leer sei.

Die Frage des **Vorsitzenden**, ob die Streichung der Fußnoten 8 und 9 irgendwelche Konsequenzen nach sich ziehen würde, beantwortet **Herr Raff** mit „Ja“, es käme dadurch zu Unterschieden zwischen den ETV und den EU-Vorschriften. In einem Nicht-EU-OTIF-MS zugelassene Güterwagen mit dieser zusätzlichen Kennzeichnung könnten beim Eintritt in die EU Probleme bekommen, da dort keine vergleichbaren Regelungen gelten. Herr Leermakers habe richtigerweise bereits erwähnt, dass die TSI Betrieb zwar derartige Regelungen enthalte (Beschluss der Kommission 2011/314/EU), die jedoch nicht für Güterwagen, sondern nur für Lokomotiven, Triebfahrzeuge und Sonderfahrzeuge gelten würden. Fußnote 9 könne entfernt werden, da sie auf Anlage Pa der TSI OPE und deren Gegenpart in den OTIF-Vorschriften (Anlage PPa) verweise.

Die **GEB** erklärt, dass für Güterwagen mit wenigen Ausnahmen (z.B. UK) das 12-stellige Code-System verwendet würde. Bei Lokomotiven dürften Halter separat von der europäischen Nummer ihr internes Nummeriersystem anwenden (man gebe ihnen so die Möglichkeit, ihre IT-Systeme zu verwenden). Man schlage vor, die gesamte linke Spalte,

einschließlich Fußnoten, zu löschen, da diese vorgeschlagenen Vorschriften nur für Güterwagen gelten sollen.

Nach einer Koordinationssitzung mit den EU-MS schlägt der **Vertreter der EU** vor, den Text auf Seite 6 über die gesamte Seitenbreite zu drucken: *„Der Halter kann für betriebliche Zwecke und in größerer Schriftgröße als die der Standardnummer eine eigene numerische Kennzeichnung (hauptsächlich bestehend aus Ziffern der Seriennummer und einem alphabetischen Code) anbringen. Den Anbringungsort für diese eigene Nummer kann der Halter frei bestimmen.“* Dieser Text sollte über die volle Seitenbreite gedruckt werden, da er in der EU für alle Fahrzeuge gelte (TSI Betrieb). Er schlägt vor, den folgenden Textteil: *„Allerdings muss klar ersichtlich sein, welches die Standardnummer und welches die eigene Nummer des Halters ist.“* unverändert in der linken Spalte zu belassen. Ebenso schlägt er vor, Fußnoten 8 und 9 zu entfernen, da sie keine zusätzlichen Informationen enthielten.

Dieser Vorschlag wird stillschweigend angenommen.

Punkt 3 des Vorschlags der EU, „2011/314/EU Anhang P Teil 5“ als EU-Verweis hinzuzufügen (Seite 10):

Diese redaktionelle Änderung wird stillschweigend angenommen.

Punkt 4 des Vorschlags der EU, Abschnitt PP.6.2 (Seite 13) zu entfernen:

Grund hierfür ist, dass die Kennzeichnungen „GE“ und „CW“ nicht vor dem 01.01.2014 in Kraft treten.

Die Streichung des Abschnitts PP 6.2 wird stillschweigend angenommen.

Die Vorschläge der EU Nr. 5, 6, 7, und 8 sind nicht länger von Bedeutung, da die gesamte Anlage PPa entfernt wurde.

**RS** schlägt vor die mit der Zelle „Verkehr“ beginnende Zeile in der Tabelle PP.6.1 und die Zeile darüber zu löschen und den restlichen Text wie in Tabelle PPa.6.1 in ein Feld zu schreiben.

**Herr Raff** bestätigt den Vorschlag RS als logisch und korrekt.

Die **GEB** regt an, die ganze Reihe zu löschen.

Mit Blick auf die deutsche und französische Fassung der Anlage PP bestätigt das **Sekretariat**, dass die Korrekturen sich auf Streichungen und einfache Änderungen beschränkten, die das Sekretariat ohne die Hilfe der Übersetzer vornehmen könne.

Die **GEB** stimmt der Streichung des Abschnittes PP.6.2 mit den Kennzeichnungen „GE“ und „CW“ zu, da es bis zum 1. Januar 2014 in den EU-Texten keine Entsprechung geben werde. Sie erklärt, dass die RIV Kennzeichnung auf Güterwagen in der Vergangenheit eine klare Bedeutung gehabt und jeder Betreiber gewusst habe, wie diese Güterwagen zu behandeln seien. Nur wenige tausend seit dem 1. Januar 2007 zugelassene Güterwagen trügen die TEN Kennzeichnung, die aber auch eine klare Bedeutung habe. Die **GEB** informiert den CTE, derzeit einen Brief an die Kommission zu verfassen, mit der Bitte, dass ein Halter nach der Annahme der überarbeiteten TSI Güterwagen die Möglichkeit haben sollte, die den Güterwagen zulassende NSB um die Erlaubnis zu bitten, die Kennzeichnung „GE“ oder

„CW“ auf freiwilliger Basis auf dem zugelassenen Güterwagen anbringen zu dürfen. Diese hätten den Zweck, den Betrieb der Güterwagen zu erleichtern.

All diese Vorschläge werden stillschweigend angenommen.

**Der Vertreter der EU** unterstützt den von **RS** eingebrachten Vorschlag, die mit der Zeile „Verkehr“ beginnende Zeile aus der Tabelle PP.6.1 auf Seite 12 zu entfernen. Dadurch käme es zwar zu einem Unterschied zwischen OTIF- und EU-Vorschriften, aber innerhalb der EU plane man bereits, diese Zeile auch aus der TSI Betrieb zu entfernen.

Dieser Vorschlag wird stillschweigend angenommen.

Ergebnis der Abstimmung über die ETV WAG Anlage PP (in allen drei Sprachfassungen): 17 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme.

Schlussfolgerung:

Anlage PP der ETV WAG ist mit allen Änderungen in allen drei Sprachfassungen angenommen.

## **6.2 ETV NOI: FAHRZEUGE – LÄRM**

Die ETV NOI basiert auf der Fassung 2011 der TSI LÄRM (Beschluss der Kommission 2011/229/EU). An allen drei auf der OTIF-Website verfügbaren Sprachfassungen wurden zur strikten Anpassung an die TSI einige redaktionelle Änderungen vorgenommen. Diese Änderungen basieren auf Kommentaren der GEB. Zusätzlich wurde in Abschnitt E 6.2.3.4 der ETV NOI eine Änderung der Formel vorgenommen. In der TSI LÄRM ist dieser Fehler noch vorhanden, wird aber nach Informationen der EU nun behoben.

Ergebnis der Abstimmung über die ETV LÄRM: 17 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme.

Schlussfolgerung:

ETV NOI: FAHRZGEUGE LÄRM ist angenommen.

## **7. Einheitliches Muster für Zertifikate (Bauartzertifikat & Betriebszertifikat) (zur Annahme)**

Die Zertifikate sind gemäß Artikel 11 ATMF ausgearbeitet worden. Für Fahrzeuge, die nur für den Verkehr innerhalb der EU vorgesehen sind, sind sie nicht verbindlich.

Vorschlag der EU, den gesamten Absatz zum Bauartzertifikat zu löschen – obligatorischer Anhang 1 (Seite 4):

Das **Sekretariat** spricht sich gegen die Streichung dieses Absatzes aus, da gemäß Artikel 11 § 2 Buchst. a) ATMF Konstrukteur und vorgesehenen Hersteller der Bauart des Eisenbahnfahrzeugs angegeben sein müssen.

**Der Vertreter der EU** nimmt an, dass auch der zweite Vorschlag der EU unter dieses Argument fällt, da er das gleiche Thema betrifft. Die Zertifikatstypen seien ein guter Ausgangspunkt, aber es gebe keine rechtliche Grundlage für ihre Anwendung innerhalb der EU. Als Kompromiss schlage er vor, in der Einleitung klar zu machen, dass diese Vorschrift

für innerhalb der EU in Betrieb genommene Fahrzeuge nicht verbindlich ist. Auf die Frage des **Vorsitzenden**, ob diese Zertifikate in der EU anerkannt würden, antwortet er, dass gemäß Artikel 3a ATMF die „Inbetriebnahmegenehmigung“ der EU und das „Betriebszertifikat“ der OTIF gegenseitig anerkannt würden. Im Ergebnis der Diskussionen zwischen dem **Vertreter der EU**, dem **Sekretariat**, dem **Vorsitzenden**, der **GEB**, **RS** und **CH** sieht die Kompromisslösung der EU vor:

*„Diese Bestimmung ist für die Zulassung von Fahrzeugen, die nur national oder nur zwischen EU-Mitgliedstaaten verkehren, nicht verbindlich.“*

abzuändern in:

*„Diese Bestimmung ist für innerhalb der Europäischen Union in Betrieb genommene Fahrzeuge nicht verbindlich.“*

*Diese Bestimmung ist für die Zulassung von Fahrzeugen, die nur national verkehren, nicht verbindlich.“*

Nach der Annahme dieses neuen Wortlauts zieht der **Vertreter der EU** die beiden betreffenden Vorschläge aus dem Positionspapier der EU zurück.

**RS** zieht seinen Vorschlag, ein Optionsfeld in das Betriebszertifikat aufzunehmen, in dem angegeben werden könnte, dass es sich um eine ergänzende Zulassung gemäß Artikel 6 § 4 ATMF handelt, zurück, da die Möglichkeit, diese Informationen anzugeben, in dem vorgeschlagenen Zertifikat bereits existiert.

Bei der Abstimmung über die Annahme des Dokumentes A 93-01/2.2012 Einheitliches Muster für Zertifikate, einschließlich alle angenommenen Änderungen, stimmen alle dafür.

Schlussfolgerung:

Das Dokument „Einheitliches Muster für Zertifikate“ ist einstimmig angenommen.

## **8. Änderung der Spezifikationen für die nationalen Fahrzeugregister (NVR) - (zur Annahme)**

Dieser TOP ist von der 4. Tagung des CTE übrig geblieben. Die ständige Arbeitsgruppe WG TECH hat dieses Dokument nach der 4. Tagung des CTE geändert. Es wurde gemäß Artikel 13 § 1 ATMF erstellt und stützt sich auf den Beschluss der Kommission 2011/107/EU, mit dem der Beschluss der Kommission 2007/756/EG geändert wurde. Die Tippfehler in der Nummerierung in der englischen (Seite 27) und französischen Fassung (Seite 29) wurden korrigiert.

Punkt 1 des Vorschlags der EU, einen neuen Punkt (5) zur Einleitung (Seite 2) hinzuzufügen und den ersten Abschnitt des Anwendungsbereiches zu streichen:

Das **Sekretariat** sieht keine Notwendigkeit für einen zusätzlichen Punkt, da der Verweis auf den Beschluss bereits im Anwendungsbereich erwähnt sei.

Der **Vertreter der EU** erklärt, dass dieser Vorschlag nicht inhaltlicher, sondern mehr formaler Natur sei. Die Formate für Ausnahmen, die einheitlichen Formate und die für NVR seien alle unterschiedlich und mit diesem Vorschlag sollten „Standardformate“ eingeführt werden, die mit einer erläuternden Bemerkungen zur rechtlichen Grundlage beginnen, auf die dann die Vorschriften und der Anhang folgen. Das Ausnahmendokument beginne mit dem Anwendungsbereich, dann kämen Vorschriften und Verfahren und zum Schluss die

erläuternden Bemerkungen. Im NVR-Dokument kämen zunächst die erläuternden Bemerkungen und dann der Beschluss.

Dieser Vorschlag wird stillschweigend angenommen.

Punkt 2 des Vorschlags der EU, die Wörter „mit Ausnahme des Abschnitts 3.2.5 (3) des Anhangs“ aus Abschnitt 4 des Beschlussantrags (Seite 3) zu entfernen:

Der **Vertreter der EU** erklärt, mit diesem Vorschlag die rechtliche Situation verbessern zu wollen. In der EU sowie in Liechtenstein und Norwegen gelte ein identischer Beschluss zu den NVR. Die in Abschnitt 3.2.5 (3) erwähnte Verpflichtung existiere in der EU bereits. Es sei Aufgabe der ERA und des Generalsekretärs, durch gute Zusammenarbeit sicherzustellen, dass es zwischen allen Parteien zu einem angemessenen Datenaustausch käme.

Dieser Vorschlag wird stillschweigend angenommen.

Punkt 3 des Vorschlags der EU (redaktionell), „1. DATEN, Punkt 1“ im Anhang (Seite 4) umzubenennen in „Eindeutige Fahrzeugnummer“:

Dieser Vorschlag wird stillschweigend angenommen.

Punkte 4 und 5 der (redaktionellen) Vorschläge der EU, „EVN“ in Abschnitt 3.1 des Anhangs, zweiter Spiegelstrich (Seite 11) und in Abschnitt 3.2.3 des Anhangs, zweiter Spiegelstrich (Seite 12) durch „eindeutige Fahrzeugnummer“ zu ersetzen:

Diese Vorschläge werden stillschweigend angenommen.

Punkt 6 des Vorschlags der EU, am Ende des Satzes oder als Fußnote zu Punkt 3 in Abschnitt 3.2.5 des Anhangs (zur Kohärenzherstellung mit Änderung Nr. 2) folgenden Text einzufügen: „Wenn ein in einem Nicht-EU-OTIF-VS bereits registriertes Fahrzeug in einem EU-Mitgliedstaat registriert wird, wird die Registrierung auch Daten zu den Punkten 2, 6, 12 und 13 über jeden Nicht-EU-OTIF-VS, in dem es zugelassen ist, beinhalten. Zu diesem Zweck und solange noch keine Verbindung zwischen dem ECVVR und dem jeweiligen NVR besteht, informiert der Registrierungshalter die Registrierungsstelle, wo das Fahrzeug zuerst registriert wurde, über jegliche zusätzlichen Zulassungen/Genehmigungen“ (Seite 13):

Dieser Vorschlag wird stillschweigend angenommen.

Punkt 7 des Vorschlags der EU den Titel in 5.0 (Seite 25) wie folgt zu ändern: „Verweis auf das Zentralregister der zugelassenen/genehmigten Fahrzeugtypen“ und die Fußnote 10 (Seite 25) wie folgt zu ergänzen „... und der Begriff der OTIF lautet Register der zugelassenen Fahrzeugtypen“:

Dieser Vorschlag wird stillschweigend angenommen.

In der Konsequenz wird der Titel unter 5 in Anlage 4 wie folgt geändert *Verweis auf das Register der zugelassenen/genehmigten Fahrzeugtypen (technische Daten)*.

Die **GEB** weist darauf hin, dass die Terminologie der französischen Fassung des NVR-Dokumentes nicht derjenigen aus dem Beschluss der Kommission 2011/107/EU entspricht. Ebenfalls entspreche auch der letzte Absatz in Abschnitt 3.2.3 nicht demjenigen des Beschlusses der Kommission.



Auf die Frage des **Vertreters der EU**, ob der Text des letzten Absatzes in Abschnitt 3.2.3 exakt dem Beschluss der 16. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe WG TECH entspreche, antwortet **Herr Raff**, dass womöglich kleine Unterschiede zum EU-Text bestünden, dass man aber die Absicht verfolge, denselben Text zu haben. Gemäß den Vorschriften der OTIF habe die Behörde bei der Ausstellung einer Betriebserlaubnis darauf zu achten, dass das Fahrzeug ordnungsgemäß registriert sei.

Der **Vertreter der EU** macht darauf aufmerksam, dass der EU-Text kürzer sei als der in diesem Dokument vorgeschlagene Text.

Für den letzten Absatz in Abschnitt 3.2.3 schlägt das **Sekretariat** vor, den EU-Text als Grundlage zu benutzen und an die OTIF-Terminologie anzupassen (z.B. solle TSI Betrieb durch ETV WAG Anlage PP ersetzt werden und Genehmigung durch Zulassung).

Für den letzten Absatz in Abschnitt 3.2.3 wird folgender Wortlaut stillschweigend angenommen:

*„Muss gemäß der Anlage PP der ETV WAG dem Fahrzeug aufgrund technischer Änderungen eine neue eindeutige Fahrzeugnummer zugewiesen werden, informiert der Registrierungshalter die RE des Vertragsstaats, in dem das Fahrzeug registriert ist, über diese Änderungen und gegebenenfalls die neue Zulassung. Die RE weist dem Fahrzeug eine neue eindeutige Fahrzeugnummer zu.“*

**CH** spricht sich für dafür aus, über das gesamte Dokument abzustimmen und sich die Möglichkeit offen zu halten, zukünftig unerhebliche Änderungen vornehmen zu können.

Der **Vertreter der EU** stimmt einer Abstimmung über die deutsche und englische Fassung zu. Der Vorbehalt betreffend die französische Fassung müsse noch klarer definiert werden. Die französische Fassung könne im schriftlichen Verfahren angenommen werden.

Die **GEB** erinnert daran, dass bei Unterschieden in den Sprachfassungen des COTIF, die französische Fassung maßgebend sei. Die einzige Lösung für die Annahme der französischen Fassung sei wohl eine Abstimmung im schriftlichen Verfahren.

Der **Vorsitzende** hält die für die Annahme der französischen Fassung vorgeschlagene Lösung (Abstimmung im schriftlichen Verfahren) für annehmbar, wenn auch zeitaufwendig. In seinen Augen habe das NVR-Dokument aber eine niedrigere Priorität als die Annahme des „Güterwagen-Pakets“.

Der **Vertreter der EU** weist darauf hin, dass in einer Abstimmung im schriftlichen Verfahren nur dafür oder dagegen gestimmt werden könne. Eine Möglichkeit für Kommentare bestehe nicht. Er bittet darum, die französische Fassung nach deren Verbesserung vor der Abstimmung durch F oder BE überprüfen zu lassen.

Bevor die französische Fassung im schriftlichen Verfahren zur Abstimmung vorgelegt werde, werde **F** die vom Sekretariat überarbeitete und korrigierte Fassung prüfen.

Ergebnis der Abstimmung über die deutsche und englische Fassung des Dokumentes über Spezifikationen für die nationalen Fahrzeugregister mit allen während der Tagung beschlossenen Änderungen: 18 Ja-Stimmen (Einstimmigkeit).

Schlussfolgerung:

Die deutsche und die englische Fassung des Dokumentes über Spezifikationen für die nationalen Fahrzeugregister werden mit allen während der Tagung beschlossenen Änderungen angenommen.

Das **Sekretariat** wird die französische Fassung überarbeiten und korrigieren. Bevor das Dokument zur Abstimmung im schriftlichen Verfahren eingereicht wird, wird **F** zu der überarbeiteten und korrigierten Fassung konsultiert.

## 9. ATMF Artikel 15 § 3 – „ensure oder ascertain“ (zur Annahme)

Dieser TOP ist von der 4. Tagung des CTE übrig geblieben. Die ständige Arbeitsgruppe WG TECH hat dieses Dokument nach der 4. Tagung des CTE geändert. Ziel der Ergänzung der Erläuternden Bemerkungen war eine Klarstellung der Verantwortlichkeit der ECM im Verhältnis mit den Eisenbahnunternehmen.

Die **GEB** und die **UIP** unterstreichen die Bedeutung dieses Dokuments, aus dem die Verantwortlichkeiten der Eisenbahnunternehmen, der Infrastrukturbetreiber und der ECM klar ersichtlich seien. Beide Organisationen betonen, dass sie es befürworten würden, wenn dieses Dokument angenommen und an den Revisionsausschuss weitergeleitet werden könnte, der ein Mandat zur Änderung der ATMF habe. Die **GEB** regt an, den mit den „Sichtkontrollen“ in Zusammenhang stehenden Text aus dem ersten Spiegelstrich auf Seite 3 zu entfernen. Dieser Text sei bereits von der ständigen Arbeitsgruppe gelöscht worden und nun hier wieder aufgetaucht. Der zweite Kommentar betreffe die französische Fassung, wo der Begriff „exploitant ferroviaire“ im gesamten Dokument durch „entreprise ferroviaire“ ersetzt werden solle.

Der Vorschlag, in der gesamten französischen Fassung „exploitant ferroviaire“ durch „entreprise ferroviaire“ zu ersetzen, wird stillschweigend angenommen.

**Herr Raff** erklärt, dass der Text zu den Sichtkontrollen beibehalten wurde, da er eine Überprüfung des Güterwagens und nicht der Ladung darstelle. Der in Klammern stehende Text „einschließlich der Ausstattung zur Sicherung der Last bei Güterwagen“ mache deutlich, dass es sich nicht um eine Überprüfung der sicheren Ladung an sich handle. Er halte diesen Text für korrekt.

Da es zu diesem Thema keinen koordinierten Standpunkt gebe, erklärt der **Vertreter der EU** den Standpunkt der Europäischen Kommission. Er erinnert daran, dass es während den Diskussionen als unklug bezeichnet worden sei, den Eisenbahnunternehmen genau vorschreiben zu wollen, was sie zu tun und zu lassen hätten. Das Risiko einer Liste bestehe darin, dass diese für eine vollständige Liste gehalten werden könnte, die lediglich die erwähnten Elemente enthält. Dies stünde im Gegensatz zur Sicherheitsrichtlinie, gemäß der es die Pflicht der für die Transportsicherheit verantwortlichen Eisenbahnunternehmen sei, unnötige Sicherheitsrisiken zu vermeiden. Der Text in Klammern sei daher nicht sehr hilfreich und möglicherweise sogar gefährlich. Warum sollte speziell auf dieser Ausrüstung zur Sicherung der Ladung bestanden werden, und nicht auf einer anderen? Im Namen der Europäischen Kommission unterstütze er den Vorschlag der GEB.

Der **Vorsitzende** schlägt vor, das Beispiel zu löschen. Es könne gefährlich sein, ein Beispiel zu nennen und andere nicht. Wie bereits richtig erwähnt worden sei, trage das Eisenbahnunternehmen in jedem Fall die Verantwortung für den sicheren Betrieb eines Zuges. Erfahrungen in der Schweiz hätten gezeigt, dass sorgfältige Inspektionen von Güterwagen in Terminals positive Auswirkungen auf die Sicherheit hätten. Er halte die Sichtkontrolle für sehr sicherheitsrelevant, z.B. für die in der Nähe von Eisenbahnstrecken lebende Bevölkerung und für die Begegnung von Personen- und Güterzügen.

Auch **RS** betont die Wichtigkeit der Sichtkontrollen. Der Streichung des in Klammern stehenden Textes stimmt es zu.

Die Streichung der Textpassage „(einschließlich der Ausstattung zur Sicherung der Last bei Güterwagen)“ auf Seite 3 wird stillschweigend angenommen.

Ergebnis der Abstimmung über den Vorschlag zur Ergänzung der Erläuternden Bemerkungen zu Artikel 15 ATMF in allen drei Sprachfassungen: 17 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme.

Schlussfolgerung:

Der Vorschlag, die Erläuternden Bemerkungen zu Artikel 15 ATMF in allen drei Sprachfassungen zu ergänzen, ist angenommen.

Die **GEB** dankt dem CTE für die Annahme dieses Dokuments.

## **10. Notifizierung der nationalen technischen Anforderungen gemäß Artikel 12 APTU (zur Information)**

Die Frist für die Notifizierung der nationalen technischen Anforderungen (Titel und Klassifizierung) lief bis zum 1. März 2011 (drei Monate nach Inkrafttreten der überarbeiteten APTU und ATMF). Die zweite Frist für die Notifizierung der nationalen technischen Anforderungen (Zusammenfassung und Volltext) lief bis zum 1. Juni 2011. Nationale technische Anforderungen, die nicht notifiziert wurden, können auf für den internationalen Verkehr im Anwendungsbereich des COTIF bestimmte oder zugelassene Fahrzeuge nicht mehr angewendet werden. Für neue Vertragsstaaten (und MS, die ihre gemäß Artikel 42 abgegebene Erklärung über die Nichtanwendung der APTU zurückgezogen haben) betragen die Fristen 3 respektive 6 Monate. Für EU-Vertragsstaaten (gegenwärtig, Belgien, Dänemark, Finnland, Griechenland, Litauen, Niederlande, Österreich, Polen und Ungarn) sollten sich das Sekretariat der OTIF und die Europäische Kommission auf eine Lösung einigen. Sechs MS haben die Frist eingehalten: Bosnien und Herzegowina, Kroatien, die Ehemalige Jugoslawische Republik Mazedonien, Montenegro, Serbien und die Schweiz. Nur die beiden MS Serbien und die Schweiz haben die zweite Frist eingehalten.

Bevor er die OTIF verlassen hat, habe **Herr Raff** ein (noch nicht verschicktes) Rundschreiben zu den Folgen der Nichteinhaltung der Notifizierungspflicht von nationalen technischen Anforderungen vorbereitet.

**EL** merk an, dass der Text in Dokument A 92-01/2.2012 „... sollten sich das Sekretariat der OTIF und die DG MOVE auf eine Lösung verständigen“ nicht die Realität widerspiegele, da nationale technische Anforderungen innerhalb der EU durch das NOTIF IT System gemeldet werden könnten. Man schlage vor, den Text zu ändern in „es wurde bereits eine Lösung gefunden“.

**Der Vertreter der EU** schließt sich der von EL geäußerten Position an. Das NOTIF IT System sei eingerichtet und werde genutzt. Eine technische Lösung bestehe also bereits. Er bitte das Sekretariat das Dokument zu ändern. Während der Überarbeitung der APTU hätten die EU und Deutschland klar verlangt, die Notifizierungspflicht für nationale technische Anforderungen nicht doppelt einzuführen. Vielmehr sollte der OTIF Zugang zu den notifizierten nationalen Regeln der EU-MS verschafft werden.

**Herr Raff** erinnert daran, dass gemäß den (überarbeiteten) APTU die Notifizierung der nationalen technischen Anforderungen vorgeschrieben sei. Er rege an, dass nach Annahme der beiden strukturellen ETV (ETV GÜTERWAGEN und ETV LÄRM) den übrigen MS die Möglichkeit zur Notifizierung ihrer nationalen technischen Anforderungen zu diesen beiden ETV gegeben werde. Die Frage der Nichtnotifizierung der nationalen Regeln der EU-MS sei mehrmals diskutiert worden und man habe sich geeinigt, dass diese dem GS über das bestehende System gemeldet werden könnten. Bevor das System zum System der ERA wurde, habe er dort zahlreiche nationale Regeln zum Betrieb und zur Sicherheit aber nicht eine einzige zu notifizierten technischen Anforderungen gefunden. Die Frage sei, wann die OTIF sich auf das NOTIF IT System verlassen könne, insbesondere in Bezug auf Güterwagen und Lärm.

Der **Vorsitzende** möchte keine Diskussion über das NOTIF IT beginnen. Da die Notifizierung ein kontinuierlicher Prozess sei, schlägt er vor, den MS, die die Notifizierung noch nicht vorgenommen haben, eine zweite Frist bis zum 31. Oktober 2012 zu setzen.

**CH** unterstützt diesen in ihren Augen sehr nützlichen Vorschlag.

Der **Vorsitzende** fasst zusammen, dass einige OTIF-MS dem Generalsekretär ihre nationalen technischen Anforderungen noch nicht gemeldet hätten und dass die zweite Frist für die Notifizierung daher bis zum 31. Oktober 2012 laufe.

**Der Vertreter der EU** bittet, bevor das Dokument an den CTE verteilt würde, die Europäische Kommission konsultieren zu dürfen und das Dokument nicht im CTE zu diskutieren.

Schlussfolgerung:

Das Sekretariat wird an die OTIF-MS ein Rundschreiben mit einer zweiten Frist zur Notifizierung der nationalen technischen Anforderungen gemäß Artikel 12 § 1 APTU bis zum 31. Oktober 2012 verschicken.

## **11. Präsentation der EU von zwei TSI (zur Information)**

Herr **Denis Biasin** der ERA präsentiert:

- grundlegende Informationen zur überarbeiteten TSI WAG,
- die letzten Änderungen an der überarbeiteten TSI WAG,
- die TSI OPE, Anlage P; den NVR-Beschluss.

Statt auf die technischen Details der überarbeiteten TSI WAG einzugehen, erläutert er die Philosophie dahinter, erklärt den Aufbau und die Funktionsweise.

Die TSI WAG beinhalte grundlegende technische Parameter, die für die Interoperabilität notwendig seien. Mit der Interoperabilitätsrichtlinie werde versucht, den Harmonisierungsgrad zu optimieren. Dieses Ziel sollte auch mit der überarbeiteten TSI WAG verfolgt werden, es sollte also nicht zu viele Parameter und zu detaillierte technische Anforderungen geben, sondern eine begrenzte Anzahl an funktionalen Anforderungen, die die grundlegenden Anforderungen der Interoperabilitätsrichtlinie abdecken. Dies umfasse insbesondere alle mit der Netzkompatibilität und der sicheren Integration in das bestehende Umfeld (Betrieb, Instandhaltung usw.) in Verbindung stehenden Fragen. Ein wichtiger Punkt sei bei der Ausarbeitung der TSI die Zuteilung der Verantwortlichkeiten bei der Inbetriebnahmegenehmigung an die verschiedenen Akteure gewesen. Mit der TSI solle die NSB befähigt werden, eine „Inbetriebnahmegenehmigung“ auszustellen. Verschiedene Einrichtungen hätten unterschiedliche Verantwortlichkeiten. Gemäß dem Hauptgrundsatz des neuen Ansatzes müsse der Antragsteller alle geltenden Rechtsvorschriften (nicht nur eisenbahnspezifische Rechtsvorschriften) einhalten und alle grundlegenden Anforderungen erfüllen. Die benannte Stelle (BS) unterstütze den Antragsteller, indem sie die Einhaltung der Anforderungen überprüfe. Die benannte beauftragte Stelle (BBS) untersuche die notifizierten nationalen technischen Anforderungen nach offenen Punkten und Sonderfällen (falls vorhanden). Der unabhängige Sicherheitsgutachter (ISA) führe die Risikobewertung in Bezug auf die technische Kompatibilität und die sichere Integration aus, die für die nicht von der TSI oder den notifizierten technischen Anforderungen abgedeckten grundlegenden Anforderungen relevant sind. Das Eingreifen des ISA sollte für Güterwagen nicht notwendig sein. Es sei für komplexere Betriebsarten relevant. Die wichtigste Rolle käme der nationalen Sicherheitsbehörde (NSB) zu, welche das Verfahren zur Erteilung der „Inbetriebnahmegenehmigung“ überwache. Die NSB erhalte die Zertifikate, die Zertifizierungserklärung und stelle schließlich die Inbetriebnahmegenehmigung aus. Die unterschiedlichen Rollen der einzelnen Stellen seien klar definiert worden.

Die Inbetriebnahmegenehmigung sei nicht das letzte zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen benötigte Element. Es gebe noch andere Verantwortlichkeiten, die während Betrieb und Instandhaltung wahrgenommen werden müssten. Eisenbahnunternehmen, ECM und Infrastrukturbetreiber seien gemeinsam für den sicheren Betrieb auf der Grundlage des Sicherheitsmanagements gemäß Artikel 4 (3) der Sicherheitsrichtlinie verantwortlich. Zum sicheren Betrieb gehöre auch die Kompatibilität mit dem Netz, auf dem die Güterwagen verkehren und die sichere Integration in bestehende Instandhaltungs- und Betriebssysteme. Wichtigster Aspekt sei diesbezüglich das Technische Dossier, das Eisenbahnunternehmen mit allen für den sicheren Betrieb des Güterwagens relevanten Informationen versorge. Dieses Dossier müsse dem Eisenbahnunternehmen zugeleitet werden. Während dieses Vorganges stelle die NSB das Sicherheitszertifikat aus und überwache das Eisenbahnunternehmen. Nach Ansicht der ERA sei es Hauptaufgabe der NSB, das Eisenbahnunternehmen in Bezug auf die Einhaltung der Vorschriften zu überprüfen, nicht jedoch in Bezug auf die technischen Details.

Die geltende TSI WAG lege für verschiedene Bereiche unterschiedliche Anforderungsniveaus fest. Im Bereich Interoperabilität seien zu nennen die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen und der grundlegenden Parameter für die Interoperabilität. Dann gebe es noch Anforderungen bezüglich des RIV-Betriebssystems. Hierbei handle es sich um eine pragmatische Lösung, da das RIV weit verbreitet und jedermann bekannt sei. In der Vergangenheit seien die meisten Güterwagen unter diesem Übereinkommen betrieben worden. Weitere Anforderungen ergäben sich aus anderen, nicht eisenbahnspezifischen EU-Vorschriften, wie z.B. aus den Bereichen Gesundheit und Arbeitssicherheit.

In der überarbeiteten TSI WAG betreffe die Kern-TSI (verbindlich) lediglich die funktionalen Anforderungen zur Sicherstellung der Interoperabilität, diese jedoch komplett. Anlage C (optional) sei zur Kern-TSI hinzugefügt worden, um die Lücke zwischen derzeitigem und zukünftigem System der überarbeiteten TSI WAG zu schließen. Europäische Kommission und ERA seien gemäß der Interoperabilitätsrichtlinie verpflichtet, eine rückwirkende Kompatibilität sicherzustellen. Anlage C beinhalte einige Anforderungen zum Betriebssystem (RIV), einige Anforderungen zu anderen Vorschriften wie Gesundheit und Sicherheit der Arbeiter und nicht nur funktionale Anforderungen, sondern auch technische Lösungen. In Klausel 7.1.2 sei zudem ein Übergangsstadium vorgesehen. Güterwagen könnten optional gemäß Klausel 7.1.2 hergestellt werden. Dies stelle eine Art Kompromiss dar, einige Anforderungen der Anlage C seien hier verbindlich gemacht, gleichzeitig gebe es zur Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung eine gewisse Freiheit in der Kern-TSI.

Es gebe drei Übereinstimmungsstufen mit der überarbeiteten TSI:

1. Die Übereinstimmung mit der Kern-TSI für die erste Inbetriebnahmegenehmigung gemäß Artikel 22 (2) und 23 (2) der Interoperabilitätsrichtlinie 2008/57/EG stelle das Mindestlevel zur Gewährleistung der Interoperabilität dar. Diese Kern-TSI sei absolut verbindlich; sie beinhalte alle Anforderungen zur Gewährleistung der Interoperabilität und der Kompatibilität mit dem Netz sowie Informationen über die Bestimmung dieser Elemente. Alle Parameter würden überprüft und in das Technische Dossier übertragen. Ebenfalls berücksichtigt würde hier die in den Abschnitten 4.4 und 4.5 der TSI angesprochene sichere Integration. Vier offene Punkte blieben jedoch bestehen. Es bestehe weiterhin der Bedarf an nationalen technischen Anforderungen, auch wenn die Kern-TSI eingehalten werde. All diese Informationen sowie Nutzungsbedingungen würden im Technischen Dossier festgehalten, welches den Eisenbahnunternehmen übermittelt werden müsse. Die Inbetriebnahmegenehmigung könne für einen oder mehrere MS ausgestellt werden.
2. Dieses Übereinstimmungslevel sei optional, je nach Übereinstimmung mit der Kern-TSI. Die zusätzlichen Bedingungen seien in Kapitel 7.1.2 aufgelistet (spezifische Lösung für die Schließung offener Punkte, Lösungen zur Vermeidung der Anwendung von notifizierten nationalen technischen Anforderungen für Sonderfälle). Die Inbetriebnahmegenehmigung werde von allen MS in der EU gegenseitig anerkannt. Abschnitt 7.1.2 beinhalte Bedingungen zur Milderung der Bedenken der MS in Bezug auf die Verantwortlichkeiten der Akteure. Grund hierfür sei der Mangel an Vertrauen zwischen den verschiedenen Akteuren. Es gebe einen Mangel an Vertrauen zwischen den NSB untereinander und zwischen den NSB und den Eisenbahnunternehmen bezüglich der Fähigkeit der Eisenbahnunternehmen, ihren Pflichten nachzukommen. Inbetriebnahmegenehmigungen gemäß Übereinstimmungslevel 2 gelten in allen MS.
3. Dieses optionale Übereinstimmungslevel sei das vollständigste: Übereinstimmung mit der Kern-TSI (einschließlich Abschnitt 7.1.2) und mit der gesamten Anlage C. Zusätzlich zur gegenseitigen Anerkennung der Inbetriebnahmegenehmigungen innerhalb der EU ermögliche dieses Übereinstimmungslevel es den Eisenbahnunternehmen, so zu verkehren wie unter dem RIV-Regime. Anlage C beschreibe lediglich einige technische Eigenschaften. Diese würden von den BS geprüft. Die BS stelle ein Übereinstimmungszertifikat mit Anlage C oder Teilen davon aus. Der Umgang mit diesem Zertifikat bliebe den Eisenbahnunternehmen überlassen. Sie könnten übereinkommen, mit den technischen Anforderungen aus Anlage C übereinstimmende Güterwagen untereinander auszutauschen. Anlage C passe offenkundig nicht in die

Philosophie der Interoperabilitätsrichtlinie. In naher Zukunft (in 5, 10 oder möglicherweise 20 Jahren), sobald der Sektor bereit sei, werde Anlage C aus der TSI entfernt und anderswo, z.B. in einer Norm, den allgemeinen Nutzungsbedingungen oder einer sonstigen für freiwillige Anwendung geeigneten Stelle festgehalten.

Die meisten während der Konsultationsphase erhaltenen Kommentare (auch von Seiten der Nicht-EU-OTIF-MS) seien berücksichtigt und in die TSI integriert worden.

Mit der TSI nicht übereinstimmende Güterwagen würden ein Genehmigungsraaster (ehemals Vereinbarungsraaster) ausgestellt bekommen und die Ziffer 4 oder 8 als erste Ziffer der europäischen Fahrzeugnummer (EVN).

Mit der Kern-TSI übereinstimmende Güterwagen würden lediglich ein Genehmigungsraaster (ehemals Vereinbarungsraaster) ausgestellt bekommen und die Ziffer 4 oder 8 als erste Ziffer der EVN.

Mit der Kern-TSI und den Bedingungen aus Abschnitt 7.1.2 übereinstimmende Güterwagen erhalten die TEN-Kennzeichnung und die Ziffer 4 oder 8 als erste Ziffer der EVN.

Mit der Kern-TSI, den Bedingungen aus Abschnitt 7.1.2 und Anhang C vollumfänglich übereinstimmende Güterwagen erhalten die TEN-Kennzeichnung und die Ziffer 0, 1, 2 oder 3 als erste Ziffer der EVN.

Auf Antrag des Sektors (hauptsächlich Eisenbahnunternehmen) gebe es zwei zusätzliche (vollkommen freiwillige) Kennzeichnungen:

- „GE“ für Güterwagen, die Anlage C vollumfänglich erfüllen (von BS bewertet und bestätigt)
- „CW“ für Güterwagen, die Anlage C bis auf eine oder mehrere Bedingungen unter C.3, C.6 oder C7b erfüllen (von BS bewertet und bestätigt).

Haupterrungenschaft der überarbeiteten TSI WAG für den Sektor sei die Trennung der Interoperabilitätsanforderungen und anderen Aspekten, so dass Eisenbahnunternehmen/Halter entscheiden könnten, ob sie Güterwagen in ganz Europa auf einer bestimmten Strecke oder für eine bestimmte Tätigkeit austauschen möchten. Dieser Ansatz schaffe eine größere Freiheit beim Betrieb von Blockzügen. Der vormals sehr detailliert auf funktionale Anforderungen eingehende Ansatz sei geändert worden, was den Weg zu innovativen Lösungen leichter mache. Die in Übereinstimmung mit Beschluss 2009/107/EG bereits mögliche gegenseitige Anerkennung der Inbetriebnahmegenehmigungen, sei auf alle Güterwagen ausgeweitet worden. In Übereinstimmung mit dem Mandat der ERA, sei der geografische Anwendungsbereich vom TEN-Netz auf das gesamte Netz für Güterwagen ausgeweitet worden. Die detaillierten Anforderungen der UIC-Merkblätter seien durch Verweise auf EN-Normen ersetzt worden. In der überarbeiteten TSI WAG sei die Anzahl der Interoperabilitätskomponenten reduziert und Regeln zur Nutzung von nicht zertifizierten Komponenten eingeführt worden.

Hauptvorteil der überarbeiteten TSI WAG für den Sektor sei, dass Eisenbahnunternehmen/Halter frei entscheiden könnten, ob sie ihre Güterwagen für dieses spezielle Betriebsregime vorbereiten wollen oder nicht. Die Konformität mit der TSI sei für maßgeschneiderte und innovative Lösungen nun einfacher zu erzielen. Der

Anwendungsbereich für die gegenseitige Anerkennung sei potentiell auf alle Güterwagen ausgeweitet worden. Durch die gegenseitige Anerkennung der Genehmigung reiche eine Inbetriebnahmegenehmigung für das gesamte Eisenbahnnetz der EU. Die überarbeitete TSI WAG sei 370 Seiten kürzer als die geltende TSI WAG.

Bei der Vorstellung der TSI OPE werde er sich auf Anlage P konzentrieren, da die meisten Kommentare zum Entwurf der TSI OPE von den Nicht-EU-OTIF-MS zu dieser Anlage eingereicht worden seien. Zum restlichen TSI-Entwurf habe man nur zwei kleinere Kommentare erhalten.

Die TSI Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung sei derzeit in zwei TSI aufgeteilt - eine für das konventionelle und eine für das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem. Für Güterwagen sei die TSI zum konventionellen Bahnsystem relevant (Beschluss der Europäischen Kommission 2011/314/EU). Die TSI habe zwei Anlagen: Anlage P, gültig bis zum 31. Dezember 2013 und Anlage Pa, gültig ab dem 1. Januar 2014. Die Lage in Bezug auf die TSI sei nicht stabil. Die TSI WAG befinde sich gerade in der Überarbeitung und es werde bald darüber abgestimmt. Auch die TSI OPE werde überarbeitet, mit dem Ziel, eine einzige TSI OPE für das konventionelle und das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem zu entwerfen und den Anwendungsbereich der TSI auf das gesamte Netz auszuweiten. Zum Zeitpunkt der Genehmigung der Anlage Pa werde die TSI OPE an die überarbeitete TSI WAG angepasst. Das Konzept der ab 1. Januar 2014 gültigen EVN sei bereits in der vorherigen Präsentation beschrieben worden. Die Fahrzeugkennzeichnung werde in der TSI OPE bleiben, wohingegen die derzeit in Teil 6 der Anlage Pa geregelten Verantwortlichkeiten der Registrierungsstelle (Zuweisung der Fahrzeugnummer) künftig im Beschluss zum NVR geregelt würden. Ab 1. Januar 2014 seien Bestimmungen zur EVN (Kodierungsregeln) im NVR-Beschluss zu finden, Aspekte betreffend die Größe der Buchstaben oder den Anbringungsort der EVN am Fahrzeug weiterhin in der TSI OPE. Dieses System sei von der RISC-Tagung im März 2012 unterstützt worden und das Inkrafttreten werde zum 1. Januar 2014 erwartet.

#### Fragen/Bemerkungen zur Präsentation:

Der **Stellvertreter des Generalsekretärs** erinnert den CTE daran, dass die 25. Tagung des Revisionsausschusses für Ende 2013 geplant sei. Der Revisionsausschuss sei befugt, die Anhänge APTU und ATMF zu ändern. Er schlage vor, diese Gelegenheit zu nutzen und die Änderungen der APTU und ATMF betreffend das Sicherheitssystem für die 25. Tagung des Revisionsausschusses vorzubereiten.

Der **Vertreter der EU** unterstützt die Überarbeitung der Anhänge APTU und ATMF, da die OTIF-Vorschriften keine mit der EU-Sicherheitsrichtlinie vergleichbaren Bestimmungen enthielten. Dies könnte bei der Übertragung der TSI in ETV zu Problemen führen. Er empfehle, die Diskussionen hierzu bei der nächsten Tagung der ständigen Arbeitsgruppe WG TECH zu beginnen.

Der Vorschlag des **Vorsitzenden**, die ständige Arbeitsgruppe WG TECH bis zur nächsten CTE-Tagung mit der Ausarbeitung des Vorschlags für die Änderung der APTU und ATMF bezüglich der Übertragung der TSI in ETV und unter Berücksichtigung der in der EU-Sicherheitsrichtlinie geregelten Aspekte zu beauftragen, wird stillschweigend angenommen.

**Herr Raff** weist darauf hin, dass gemäß der angenommenen ETV WAG unterschiedliche Arten Bremsklötze verwendet werden könnten. In Abschnitt 7.1.2 der überarbeiteten TSI WAG werde die Verwendung von Verbundstoff-Bremsklötzen vorgeschrieben. Mit



Grauguss-Bremsklötzen ausgestattete Güterwagen wären nicht länger zugelassen und die auf der Äquivalenz der TSI/ETV basierende gegenseitige Anerkennung der Betriebserlaubnis/Inbetriebnahmegenehmigung zwischen EU-MS und Nicht-EU-OTIF-MS würde nicht länger gelten. Er hoffe, dass in einem Nicht-EU-OTIF-MS zum Betrieb zugelassene Güterwagen auch innerhalb der EU verkehren dürfen.

Das **Sekretariat** erinnert den CTE daran, dass die ETV LÄRM zum gleichen Zeitpunkt wie die ETV WAG angenommen worden sei. In der Praxis werde die Verwendung von Grauguss-Bremsklötzen durch die ETV LÄRM unmöglich gemacht, da mit Grauguss-Bremsklötzen ausgestattete Güterwagen die Anforderungen der ETV LÄRM schlicht nicht einhalten könnten. Vor diesem Hintergrund sei der Kommentar von Herrn Raff nur theoretischer Natur.

Die **GEB** bemerkt, dass die alte TSI die Möglichkeit zur Einführung innovativer Lösungen geboten hätte. Davon seien kürzlich nicht viele auf den Markt gebracht worden. Auch hätten kleine Eisenbahnunternehmen nicht die nötigen Ressourcen für die Entwicklung neuer Vorschläge für Züge. In Frankreich teste man gerade 900 m lange Züge anhand teurer Ladungstests. Viele Lösungen seien aus der überarbeiteten TSI WAG genommen und in (harmonisierte) Normen übertragen worden. Was in der TSI nicht erwähnt werde, sei jedoch nicht obligatorisch. Wenn ein Hersteller der harmonisierten Norm nicht folge, sei es die Entscheidung der BS, die Lösung zu akzeptieren oder nicht. Harmonisierte Normen würden von einer aus etwa 30 Personen bestehenden Gruppe entwickelt und dann in vielen Ländern durch Studien getestet. Zur Annahme einer Norm müssten sich mindestens 70 % dafür aussprechen. Verglichen mit den Anforderungen für Automobilbremsen in der EU-Richtlinie zu Automobilfahrzeugen (15 Seiten mathematische Formeln und 3 Seiten grundlegende Anforderungen) scheine die überarbeitete TSI WAG sehr wenige Anforderungen zu enthalten.

**F** teilt die von der GEB geäußerten Bedenken bezüglich der drastischen Verringerung der Seitenanzahl in der überarbeiteten TSI WAG. Ein kürzerer Text bedeute nicht automatisch eine bessere Qualität. **F** befürchte, dass aufgrund der fehlenden Vorschriften in der TSI nationale Anforderungen nötig werden könnten. Man schlage vor, dass die OTIF die Reaktion auf die Reduzierung der Anzahl der Anforderungen in den Nicht-EU-OTIF-MS überprüfen solle.

**Der Vertreter der EU** bestätigt, dass die Anzahl der Seiten keinen Aufschluss über die Qualität der TSI gebe. Der Trend innerhalb der Europäischen Kommission gehe in Richtung Vereinfachung der Rechtstexte und Verbesserung der Qualität. Einfachere Vorschriften ließen dem Markt und der Industrie einen größeren Freiraum zur Entwicklung von Produkten. Erreicht werden könne dies durch die Vereinfachung der Rechtstexte, wobei natürlich die Sicherheit des Personals, der Umweltschutz usw. aufrecht erhalten werden müssten. Eine Verbesserung der Rechtstexte könne durch wohl durchdachte Entwürfe und die Vermeidung von sich mehrfach wiederholenden Verweisen erreicht werden. Die RIV-Vorschriften hätten Verweise von einem Merkblatt auf ein anderes sowie Querverweise enthalten. Verschiedene Themen, technische Anforderungen sowie Anforderungen zum Betrieb oder zur Instandhaltung seien alle in einem Rechtstext zusammengekommen. Im alten System sei ein Unternehmen für alles zuständig gewesen (Bau, Betrieb, und Instandhaltung). Im neuen, sehr viel offeneren System sei dies nicht länger möglich. Zur Erzielung eines qualitativ hochwertigeren Rechtstextes sei eine Ordnung nach Themen erfolgt. Zwischen den verschiedenen Anforderungen sei unterschieden worden; freiwillige Verpflichtungen stünden nicht länger in der TSI, verbindliche Verpflichtungen dagegen schon. Hinsichtlich der Bedenken betreffend die Rolle der NSB, erinnert er den CTE daran, dass im jüngsten Bericht über die Eisenbahnsicherheit in den letzten fünf Jahren (2005 bis 2010) eine allgemeine

Verbesserung des Sicherheitsniveaus festgestellt worden sei. Die Sicherheit falle natürlich hauptsächlich in den Verantwortungsbereich der NSB, auf Ebene der MS sei aber nicht die Sicherheit, sondern die Wirtschaftskrise die größte Sorge. Ziel sei es, mehr Fahrgäste und Güter auf der Schiene zu befördern und so die Umwelt zu schützen.

**Herr Raff** empfiehlt einen Verweis auf die bereits angenommene Norm EN 15877 und die Streichung des entsprechenden Textes aus der TSI OPE.

**Herr Biasin (ERA)** dankt Herrn Raff für diese Bemerkung und bestätigt, dass die Arbeitsgruppe diese Idee bereits berücksichtigt habe. Sie werde prüfen, ob durch einen Verweis auf die Norm EN 15877 noch mehr Text aus der TSI gestrichen werden könne.

## **12. Fahrzeughalterkennzeichnung - Zusammenarbeit mit der OSShD (zur Information)**

2010 hat die OSShD beschlossen, im Bereich VKM-Register mit der OTIF zusammenzuarbeiten. Seit September 2010 beinhaltet die Website der OSShD einen Link zum VKM-Register auf der OTIF-Website. Die Erklärungen und Beschreibungen in den Spalten des VKM-Registers auf der OTIF-Website würden seit September 2010 auch ins Russische übersetzt. Als nächster Schritt geplant sei die Anerkennung der im jüngsten VKM geführten VKM-Codes für Halter in OSShD-MS und eine Übereinkunft mit der OSShD betreffend das Verfahren für Anträge von Haltern in den nicht-OTIF-OSShD-MS. Die Detailfragen zum Verfahren und dessen Funktionsweise müssten zwischen OTIF und OSShD noch koordiniert werden.

Vor kurzen sei bereits der erste Antrag auf einen VKM-Code aus der Russischen Föderation eingegangen.

## **13. Entwicklungsstand der NVR in den Vertragsstaaten (zur Information)**

Im Vergleich zu Dokument A 92-20/2.2012 vom 23.03.2012, in dem der Umsetzungsstatus der NVR in der EU im November 2011 wiedergegeben ist, sieht dieser Status im April 2012 folgendermaßen aus:

Der Verlinkungsstatus zum VVR der EU „Test“ oder „Produktion“ (mit Bezug auf Version 1.1) ist wie folgt:

- 13 EU-OTIF-MS haben einen „Online“-Status: Bulgarien, Dänemark, Frankreich, Italien, Litauen, Luxemburg, Niederlande, Portugal, Rumänien, Schweden, Slowakische Republik, Slowenien und Tschechische Republik, plus Norwegen, das diese EU-Vorschriften anwendet.
- 7 EU-OTIF-MS haben einen „Offline“-Status: Belgien, Estland, Griechenland, Irland Österreich, Polen und Spanien.
- 5 EU-OTIF-MS befinden sich weder in der Test- noch in der Produktionsphase: Deutschland, Finnland, Lettland, Ungarn und das Vereinigte Königreich. Zur Lösung dieser Problematik wurde zu einigen dieser Länder bereits Kontakt aufgenommen.

Der Verlinkungsstatus zum VVR der EU „Test“ (mit Bezug auf die neue Version 1.2) ist wie folgt:

Dänemark, Griechenland, Italien (basierend auf sNVR) und Belgien, Estland, Finnland, Lettland, Vereinigtes Königreich (basierend auf NVR-TE) sind die ersten Länder, die mit der Umsetzung der neuen Version begonnen haben.

Vier Nicht-EU-OTIF-MS planen in naher Zukunft eine Verlinkung zum VVR der EU: Montenegro, Serbien, Ehemalige Jugoslawische Republik Mazedonien (basierend auf den standardisierten NVR) und die Schweiz (höchstwahrscheinlich NVR-TE<sup>1</sup>).

Der **Vorsitzende** erinnert die Tagung daran, dass die NVR-Register in allen MS zum schnellstmöglichen Zeitpunkt betriebsbereit sein sollten.

#### **14. Arbeitsprogramm des Fachausschusses für technische Fragen für 2012 und 2013 (zur Diskussion)**

Das **Sekretariat** stellt die für 2012 und 2013 geplanten Arbeiten vor. Es wird angestrebt, folgende TSI in ETV zu übertragen:

- LOC & PAS für das konventionelle Bahnsystem (baldige Zusammenlegung mit der Hochgeschwindigkeits-TSI),
- OPE (Warten auf Abschluss der Zusammenlegung),
- GÜTERWAGEN: (überarbeitet) Beginn der Übertragung in eine ETV unmittelbar nach Annahme der TSI unter Berücksichtigung der Diskussionen dieser Tagung.

Zur Gewährleistung der Übereinstimmung und Kompatibilität mit den EU-Vorschriften wird eine Änderung der APTU und ATMF vorgeschlagen, insbesondere in Bezug auf Sicherheitszertifizierung und Sicherheitsmanagement.

Die übrigen Aufgaben beziehen sich auf die Register:

- Abkommen über eine zentrale Stelle der ERA und der OTIF zur Verwaltung der gemeinsamen Register und zur Vermeidung von Doppelinträgen und Doppelvergaben,
- Zusammenarbeit mit der EU im Bereich Notifizierung der nationalen technischen Anforderungen,
- Spezifizierung und Schaffung eines Registers der zugelassenen Fahrzeugtypen,
- Register der ECM-Zertifikate,
- Register der nationalen Behörden.

Das Sekretariat bittet den CTE um Kommentare zu diesen Verpflichtungen.

**Der Vertreter der EU** erklärt, dass es zu diesem Thema keinen spezifischen Standpunkt der EU gebe. Im Namen der Europäischen Kommission gibt er folgende Stellungnahme ab. Zu Beginn der Arbeiten in der „Schweinsberg-Gruppe“ zur Überarbeitung der Anhänge APTU und ATMF habe man sich das Ziel gesetzt, perfekte Arbeit zu liefern. Schnell sei klar

---

<sup>1</sup> TE steht für *translation engine* (Übersetzungstool).

geworden, dass es sich um eine eher theoretische Übung handelte und man beschloss zunächst die Annahme und dann die Testphase. Der Schweinsberg-Ansatz sollte auch auf zukünftige Aktivitäten angewendet werden. Höchste Priorität sollte die Annahme der (überarbeiteten) ETV GÜTERWAGEN haben, da die meisten internationalen Aktivitäten den Güterverkehr betreffen. Gestern sei das erste „Paket“ (ETV WAG und ETV LÄRM) angenommen worden, das nun für die Interoperabilität im gesamten OTIF-Raum angewendet werden könne. Im September 2011 seien bereits die gemeinsame Sicherheitsmethode und die Bewertung der Risikoanalyse gemeinsam mit der Zertifizierung von ECM angenommen worden. Statt umfassende Arbeiten zu ETV für Lokomotiven, Reisezugwagen, das ZZS-System (Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung) usw. zu starten, schlage er vor, sich auf andere Aspekte wie den Umgang mit Fehlern zu konzentrieren, die in der ständigen Arbeitsgruppe diskutiert worden seien, ohne jedoch ein Verfahren für die Koordinierung der Arbeiten festzulegen, nach dem das OTIF-System das EU-System umspannen würde. Weitere Themen seien Ausnahmeregelungen, die Notifizierung der nationalen Anforderungen, Register und die Umsetzung der Vorschriften für die ECM-Zertifizierung. Gemeinsam mit der ETV GÜTERWAGEN sei dies ein großer Schritt vorwärts. Sobald all diese Vorschriften für Güterwagen in Kraft getreten seien, könnten auch die Arbeiten zu anderen Bestimmungen beginnen.

Der **Vorsitzende** schließt, dass die ETV Güterwagen höchste Priorität haben sollte.

**CH** unterstützt den vom Vertreter der EU im Namen der Europäischen Kommission gemachten Vorschlag in vollem Umfang.

Auch **F** unterstützt diesen Vorschlag, insbesondere im Bezug auf Güterwagen.

Die **GEB** stimmen diesen Prioritäten zu, machen aber deutlich, dass auch die Überarbeitung der APTU und ATMF im Hinblick auf die Sicherheitszertifikate, das Sicherheitssystem usw. nicht in Vergessenheit geraten sollten.

**Der Vertreter der EU** erinnert die Tagung an den Beschluss des CTE, bei den Arbeiten zu Anlage PP den 1. Januar 2014 als Inkrafttretensdatum zu verfolgen.

Die Frage, ob zur Vorbereitung der Änderungen der APTU und ATMF eine Untergruppe der ständigen Arbeitsgruppe WG TECH geschaffen werden sollte, würde gemäß der Satzung der Gruppe bei der nächsten Tagung der WG TECH geklärt werden.

Schlussfolgerung:

Hauptaufgaben der Techniksektion der OTIF:

1. Übertragung der TSI GÜTERWAGEN (überarbeitet) in eine ETV,
2. Umgang mit Fehlern (Koordinierung der Arbeit der OTIF und der EU),
3. Ausnahmeregelungen,
4. Notifizierung der nationalen Vorschriften,
5. Register,
6. Umsetzung der Zertifizierungsregeln für ECM,

## 7. Vorbereitung der Anlage PP (Ziel: Inkrafttreten zum 1. Januar 2014).

Die prioritäre Umsetzung der TSI GÜTERWAGEN in eine ETV wird stillschweigend angenommen.

### 15. Verschiedenes

Entfällt.

### 16. Nächste Tagung

Das **Sekretariat** schlägt für die nächsten Tagungen der ständigen Arbeitsgruppe WG TECH folgende Daten vor:

- 17. Tagung am 4. und 5. September 2012 (bereits angekündigt)
- 18. Tagung am 7. und 8. November 2012
- 19. Tagung am 13. und 14. Februar 2013

Der **CTE** stimmt diesen Daten zu.

Der **CTE** beschließt, seine 6. Tagung am 12. und 13. Juni 2013 abzuhalten.

### Schluss der Tagung

Der **Vorsitzende** betont den positiven Ausgang der Tagung, bei der fünf von sechs zur Annahme vorbereiteten Dokumenten angenommen worden seien. Die angenommenen Dokumente würden den internationalen Güterverkehr im gesamten OTIF-Raum harmonisieren und vereinfachen. Vier Dokumente könnten unmittelbar notifiziert werden (ETV LÄRM, ETV WAG, Einheitliches Format der Zertifikate, NVR Entscheidung), mit Ausnahme der französischen Fassung des NVR-Dokumentes. Diese werde im schriftlichen Verfahren angenommen werden. All diese Dokumente würden Ende 2012 in Kraft treten. Dank den Teilnehmern hätten alle in Zusammenhang mit den Dokumenten aufgetretenen Probleme gelöst und die Dokumente angenommen werden können. Er dankt sowohl dem OTIF-Sekretariat als auch der Europäischen Kommission und der ERA dafür, die Diskussionsgrundlagen geliefert zu haben. Alle eingereichten Dokumente seien im Vorfeld analysiert worden, wodurch dem CTE die Arbeit erleichtert worden sei. Er dankt auch den Dolmetschern für ihre ausgezeichnete Arbeit. Abschließend dankt er im Namen des CTE auch Herrn Raff. Während seiner Zeit im Sekretariat der OTIF habe er die Arbeit der Sektion Technik weiterentwickelt und zahlreiche Erfolge erzielt. Nun sei die 5. Tagung des CTE mit guten Ergebnissen zu Ende gegangen. Der **Vorsitzende** betont, dass Herr Raff und seine Arbeit für die OTIF nicht in Vergessenheit geraten würden.

**OTIF**



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR  
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN  
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

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

---

**5<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts techniques  
5. Tagung des Fachausschusses technischer Experten  
5<sup>th</sup> session of the Committee of Technical Experts  
Berne/Bern, 23. – 24.05.2012**

**CTE5 / 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

M./Hr./Mr. Ralf **Schweinsberg**


Vizepräsident  
Eisenbahn-Bundesamt  
Heinemannstrasse 6  
DE-53175 Bonn

 +49 (228) 98 26 101  
Fax +49 (228) 98 26 9 101  
E-mail SchweinsbergR@eba.bund.de

### Autriche/Österreich/Austria

M./Hr./Mr. Karl-Otto **Endlicher**

technischer Sachverständiger für  
Schienenfahrzeuge  
Bundesministerium für Verkehr, Innovation  
und Technologie  
Radetzkystrasse 2  
AT-1030 Wien

 +43 (1) 71162 652 551  
Fax +43 (71162) 652 599  
E-mail karl.endlicher@bmvit.gv.at


### Belgique/Belgien/Belgium

Représentée par le Luxembourg  
Vertreten durch Luxembourg.  
Represented by Luxembourg.

**Bosnie et Herzegovine/Bosnien und Herzegowina  
Bosnia and Herzegovina**

M./Hr./Mr. Nermin **Cabric**


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 et Herzegovine/Bosnien und Herzegowina  
Bosnia and Herzegovina**

M./Hr./Mr. Mirko **Vulic**

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



**Croatie/Kroatien/Croatia**

Représentée par la ERY de Macédoine.  
Vertreten durch EJR Mazedonien.  
Represented by FRY of Macedonia.

**Danemark/Dänemark/Denmark**

Représenté par les Pays-Bas.  
Vertreten durch Niederlande.  
Represented by Netherlands.


**Espagne/Spainien/Spain**

Représenté par la France.  
Vertreten durch Frankreich.  
Represented by France

**Finlande/Finnland/Finland**

M./Hr./Mr. Esko **Sandelin**

Leading Specialist  
Finnish Rail Agency  
Jaakonkatu 3  
P.O. Box 84  
FI-00101 Helsinki

 +358 (40) 548 76 07  
Fax +358 (20) 618 68 98  
E-mail [esko.sandelin@trafi.fi](mailto:esko.sandelin@trafi.fi)

**France/Frankreich/France**M./Hr./Mr. **M. Grimberg**

Chargé d'études interopérabilité ferroviaires  
 Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du  
 Développement durable et de  
 l'Aménagement du territoire  
 DGITM/DST/SRF1-2  
 Arche Sud  
 FR-92055 La Défense Cedex



+33 (1) 40 81 16 23

E-mail [Mathis.Grimberg@developpement-durable.gouv.fr](mailto:Mathis.Grimberg@developpement-durable.gouv.fr)

**Grèce/Griechenland/Greece**M./Hr./Mr. **Georgios Vetsis**

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



+30 (210) 529 75 18

Fax


E-mail [g.vetsis@osenet.gr](mailto:g.vetsis@osenet.gr)

**Hongrie/Ungarn/Hungaria**

Représentée par l'Allemagne  
 Vertreten durch Deutschland.  
 Represented by Germany.

**Italie/Italien/Italy**M./Hr./Mr. Davide **Poli**

Expert  
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
Direzione Generale per il Trasporto  
Ferroviario  
Via G. Caraci 36  
IT-00157 Roma

 +39 (313) 871 36 86  
Fax +39 (06) 44 10  
E-mail da.poli@trenitalia.it

**Liechtenstein**


Représenté par la Suisse.  
Vertreten durch die Schweiz.  
Represented by Switzerland.

**Lituania/Litauen/Lithuania**

Représentée par la Pologne.  
Vertreten durch Polen.  
Represented by Poland.


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

Rédacteur  
 Ministère du Développement durable et des  
 Infrastructures  
 Département des Transports  
 4, place de l'Europe  
 LU-1499 Luxembourg

 +35 (2) 478 44 89  
 Fax +35 (2) 418 17  
 E-mail emmanuel.scholtes@tr.etat.lu


**ERY de Macédoine/EJR Mazedonien/  
FYR of Macedonia**M./Hr./Mr. Svetlanka **Popovska**

Head of Railway Infrastructure Unit  
 Ministry of Transport and Communications  
 Crvena Skopska Opstina, No. 4  
 MK- Skopje

 +389 (75) 37 50 24  
 Fax +389 (02) 311 76 92  
 E-mail popovska@mtc.gov.mk


**Monténégro/Montenegro/Montenegro**M./Hr./Mr. Milan **Bankovic**

Advisor  
 Montenegro Railway Directorate  
 Hercegovacka 75  
 ME-81000 Podgorica

 +382 (20) 23 21 27  
 Fax +382 (20) 23 21 28  
 E-mail milan.bankovic@dzzcg.me


**Pays-Bas/Netherlands/Niederlande**M./Hr./Mr. Peter **Brugts**

Man Interoperability and Safety  
 Ministry for the Infrastructure and the  
 Environment  
 Postbus 20901  
 NL-2500 EX The Hague

 +31 (70) 456 74 67  
 Fax +31 (65) 259 60 45  
 E-mail peter.brugts@minienm.nl

**Pologne/Polen/Poland**M./Hr./Mr. Rafal **Iwański**

Chief Specialist in Railway Transport  
 Department  
 Ministry of Transport, Construction and  
 Maritime Economy  
 Railway Transport Department  
 4/6 Chałubińskiego Street  
 PL-00-928 Warsaw

 +48 (22) 630 10 00  
 Fax +48 (22) 630 14 14  
 E-mail riwanski@transport.gov.pl

**Royaume-Uni/Vereingtes Königreich/  
United Kingdom**

Représenté par l'Allemagne.  
 Vertreten durch Deutschland.  
 Represented by Germany


**Rumanie/Rumänien/Romania**

Représentée par la Pologne.  
 Vertreten durch Polen.  
 Represented by Poland.

**Serbie/Serbien/Serbia**

M./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/Slovakia**


Représentée par Autriche.  
Vertreten durch Österreich.  
Represented by Austria.

**Slovénie/Slovenien/Slovenia**

Représentée par l'Italie.  
Vertreten durch Italien.  
Represented by Italy.


**Suisse/Schweiz/Switzerland**M./Hr./Mr. Roland **Bacher**

Stellvertretender Sektionschef  
 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. Herr Thomas **Schlusemann**

Stellvertretender Sektionschef  
 Bundesamt für Verkehr  
 Sektion Fahrzeuge  
 CH-3003 Bern


 +41 (31) 325 46 09  
 Fax +41 (31) 322 78 26  
 E-mail thomas.schlusemann@bav.admin.ch

**Republique tchèque/Tschechische Republik  
Czech Republic**

Représentée par Autriche.  
 Vertreten durch Oesterreich.  
 Represented by Austria.

**Turquie/Türkei/Turkey**M./Hr./Mr. **Murat Safa**

Mechanical Engineer, Assitant Director of  
Traction Department  
TC Devlet  
Demiryollari İşletmesi Genel Müdürlüğü Cer  
Dairesi Başkanlığı  
06330 Gar Ankara TÜRKIYE


 +90 (312) 309 05 15 (232)

Fax +90 (312) 310 99 49

E-mail muratsafa@tcdd.gov.tr

**Turquie/Türkei/Turkey**M./Hr./Mr. **Kamil Bayatli**

Expert  
TC Devlet  
Demiryollari İşletmesi Genel Müdürlüğü Cer  
Dairesi Başkanlığı  
06330 Gar Ankara TÜRKIYE

 +90 (312) 44 82 33 (- 44 32)

Fax +90 (312) 310 99 49


E-mail tcddkamil@gmail.com



**Union européenne/Europäische Union  
European Union**

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

Deputy Head of Unit, Single European Rail  
Area  
Commission européenne  
CE - DG MOVE - B2  
DG MOVE - Mobilité et Transport  
Unité B2 - Espace Ferroviaire Unique  
Européen  
DM 28-4/52  
Rue Demot 28  
BE-1049 Bruxelles


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

**Union européenne/Europäische Union  
European Union**

**ERA**

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

Head of Sector - Interoperability  
European Railway Agency (ERA)  
120, Rue Marc Lefrancq  
BP 20392  
FR-59307 Valenciennes Cedex


 +33 (3) 220 965 24  
Fax +33 (3) 220 966 24  
E-mail [denis.biasin@era.europa.eu](mailto:denis.biasin@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 Interoperabilité et Normalisation  
SNCF  
Direction Stratégie, Innovations et 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](mailto:bernard.alibert@sncf.fr)

**UIC**

M./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

Fax

E-mail [heintz@uic.org](mailto:heintz@uic.org)

**III. Autre participants**  
**Andere Teilnehmer**  
**Other participants**

M./Hr./Mr. Karl Erik **Raff**


 +41 (79) 75 04 516

E-mail [karlerik.raff@quicknet.ch](mailto:karlerik.raff@quicknet.ch)

**IV.    S  cretariat  
      Sekretariat  
      Secretariat**


M./Hr./Mr.   **Gustav Kafka**  
24.05.2012 partiallement  
24.05.2012 teilweise  
24.05.2012 partially

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.   **Bas Leermakers**

Head of Section Technology

       +41 (31) 359 10 25  
Fax         +41 (31) 359 10 11  
E-mail      bas.leermakers@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

**V.      Interprètes  
         Dolmetscher  
         Interpreters**

M./Hr./Mr.    Dominique **Baz**

M./Hr./Mr.    Irène **Kruse**

M./Hr./Mr.    Sarah de **Senarclens**

M./Hr./Mr.    Peter **Sand**

M./Hr./Mr.    Valeria **Tschannen**

**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**

**Bern, 23./24.05.2012**

**CTE 5 / 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 92-03/1.2012** Bericht der Arbeitsgruppe des Fachausschusses für technische Fragen WG TECH – Fortschrittsbericht seit der 4. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen (September 2011)
5. Abweichungen (ATMF Artikel 7a)  
(zur Annahme)  
**A 94-40/2.2012** ATMF Anlage B - Ausnahmen
6. Einheitliche Technische Vorschriften ETV  
(zur Annahme)
- 6.1 ETV WAG: Anlage PP  
**A 94-02-PP/3.2011 rev1** ETV WAG: FAHRZEUGE GÜTERWAGEN - Anlage PP
- 6.2 ETV NOI: FAHRZEUGE - LÄRM  
**A 94-04/1.2012** ETV NOI: FAHRZEUGE - LÄRM
7. Einheitliches Format der Zertifikate (Bauartzertifikat & Betriebszertifikat)  
(zur Annahme)  
**A 93-01/1.2012** Einheitliches Format der Zertifikate (Bauart & Betrieb)
8. Änderung Spezifikationen für die Nationalen Fahrzeugregister (NVR)  
(zur Annahme)  
**A 94-20/1.2012** Nationale Fahrzeugregister (NVR)
9. ATMF, Artikel 15 § 3 – “ensure or ascertain”  
(zur Annahme)  
**A 93-01/2.2012** Vorschlag zur Ergänzung der erläuternden Bemerkungen zu Artikel 15 ATMF
10. Notifizierung der nationalen technischen Anforderungen gemäß Artikel 12 APTU  
(zur Information)  
**A 92-01/1.2012** Stand der Notifizierungen nationaler technischer Anforderungen gemäß Artikel 12 of APTU
11. 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



**12. Fahrzeughalterkennzeichnung**

**12.1** Zusammenarbeit mit der OSShD  
(zur Information)

**A 95-01/5.2012** Zusammenarbeit mit der OSShD

**13. Fahrzeugregister**

**13.1** Entwicklungsstand der NVR in den Vertragsstaaten  
(zur Information)

**A 94-20/2.2012** Entwicklungsstand der NVR in den Vertragsstaaten

**14. Arbeitsprogramm des Fachausschusses für technische Fragen für 2012 und 2013**  
(zur Diskussion)

**A 92-03/2.2012** Arbeitsprogramm des Fachausschusses für technische  
Fragen für 2012 und 2013