



Entwurf	Version 02	Referenz: A 92-03/3.2013	Original: EN	Datum: 06.05.2013
---------	------------	--------------------------	--------------	-------------------

Strategie und Arbeitsprogramm des Fachausschusses für technische Fragen für 2013 und 2014

1. Ergebnisse und Prioritäten der 5. CTE-Tagung

Am 22. und 23. Mai 2012 fand in Bern die 5. Tagung des CTE statt. Folgende Dokumente, einschließlich das „Güterwagenpaket“ (ETV WAG und ETV NOI) wurden angenommen:

- ETV WAG-Anlage PP. Der Kerntext und die anderen Anlagen waren bei der 4. CTE-Tagung bereits angenommen worden. Im Anschluss an die Notifizierung trat die gesamte ETV WAG am 1. Dezember 2012 in Kraft.
- ETV NOI: Fahrzeuge – Lärm. Im Anschluss an die Notifizierung trat der Text am 1. Dezember 2012 in Kraft.
- Einheitliches Format der Zertifikate (Bauartzertifikat & Betriebszertifikat). Im Anschluss an die Notifizierung trat der Text am 1. Dezember 2012 in Kraft.
- Die Änderungen an den Spezifikationen für die nationalen Fahrzeugregister (NVR) wurden zunächst nur in der deutschen und englischen Fassung angenommen. Die französische Fassung musste überarbeitet und die Terminologie an die entsprechende EU-Vorschrift angepasst werden. Nach der Annahme der französischen Fassung im schriftlichen Verfahren wurden alle drei Sprachfassungen des Dokumentes notifiziert und für ein Inkrafttreten am 1. März 2013 vorbereitet.
- Erläuternde Bemerkung zu den ATMF, Artikel 15 § 3 – „ensure oder ascertain“. Dieses Dokument wurde an den Revisionsausschuss weitergeleitet, der dafür zuständig ist, es als erläuternde Bemerkung zu den ATMF anzunehmen.

Der CTE hat auf seiner 5. Tagung folgende Prioritäten für die Sektion Technik der OTIF festgelegt:

- Übertragung der TSI GÜTERWAGEN (überarbeitet) in eine ETV. Diese Aufgabe wurde ausgeführt mit dem Ergebnis, dass der 6. CTE-Tagung ein Vorschlag zur Abstimmung unterbreitet wird.
- Umgang mit Fehlern in ETV (Koordinierung der Arbeit zwischen OTIF und EU). Dieser Auftrag wurde ausgeführt. Es wurde ein Verfahren entwickelt, das der 6. CTE-Tagung zur Information vorgelegt wird.
- Ausnahmeregelungen. Dieser Auftrag wurde ausgeführt. Ergebnis: Ein Vorschlag zur Abstimmung in der 6. CTE-Tagung.
- Notifizierung der nationalen Vorschriften. Das Sekretariat der OTIF hat ein Rundschreiben mit einer neuen Frist für die Notifizierung verschickt. Keine Antworten der VS.
- Register. Das Sekretariat der OTIF hat seine Arbeitsbeziehungen mit der ERA und der Europäischen Kommission im Hinblick auf eine Zusammenarbeit bei der Registerführung verbessert.
- Umsetzung der Zertifizierungsregeln für ECM. Die Bestimmungen zu ECM sind seit dem 01.05.2012 (OTIF Bestimmung A 94-30/1.2012) in Kraft. Die Sektion Technik der OTIF hat sich um Weitergabe und Verbreitung bemüht.
- Aktualisierte Fassung der Anlage PP (Ziel: Inkrafttreten zum 1. Januar 2014). Diese Aufgabe wurde im Rahmen des Entwurfes einer überarbeiteten ETV WAG erledigt.

2. Aktivitätsstruktur

Die Tabellen in Anlage 1 bieten einen Überblick über die in gemäß Übereinkommen vorgeschriebenen Aktivitäten und zeigen den aktuellen/geplanten Stand der Entwicklungen für 2013/2014.

Die fortlaufende Entwicklung neuer Vorschriften setzt jedoch auch eine umfassende Umsetzungsstrategie voraus. Diese muss auch die an den bestehenden Vorschriften vorzunehmenden Updates berücksichtigen, anhand derer durch Revisionen und Fehlerkorrekturen die Äquivalenz mit EU-Entsprechungen sichergestellt werden soll.

Die stetig zunehmende Anzahl an Vorschriften erfordert auch deren Weiterverbreitung, insbesondere um so den Nicht-EU-Vertragsstaaten bei der korrekten Anwendung der OTIF-Vorschriften zu helfen. Die Staaten selbst haben die Aufgabe, die korrekte Umsetzung der ETV sicherzustellen. Die OTIF wird dadurch in die Lage versetzt, deren Aktivitäten zum allgemeinen Nutzen ihrer Mitgliedstaaten überwachen zu können.

Die Sektion Technik wird – mit der Unterstützung des Rechtsdienstes – von nun an vier Hauptprioritäten verfolgen:

1: Revisionen und Änderungen	2: Entwürfe	3: Verbreitung und Monitoring	4: Studien
<p>An annahmepflichtigen Vorschriften werden möglicherweise Änderungen zur Korrektur von Fehlern oder Revisionen zur Gewährleistung der Äquivalenz mit den EU-Vorschriften nötig. Mit der zunehmenden Anzahl der OTIF-Vorschriften werden sich diese Aktivitäten wohl erhöhen.</p> <p>Diese Aktivitäten werden innerhalb der WG TECH koordiniert.</p>	<p>In diesem Rahmen werden neue OTIF-Vorschriften entwickelt.</p> <p>Diese Aktivitäten werden innerhalb der WG TECH koordiniert.</p>	<p>Das Sekretariat der OTIF wird Workshops und andere Arten von Treffen organisieren, bei denen Inhalt und korrekte Anwendung der OTIF-Vorschriften erläutert werden. Dabei wird der Fokus auf die Nicht-EU-Vertragsstaaten gelegt.</p> <p>Eng mit der Weiterverbreitung verbunden ist das Monitoring der (korrekten) Umsetzung der OTIF-Vorschriften.</p> <p>Hierfür findet eine Koordination zwischen OTIF-Sekretariat und Vertragsstaaten bzw. Organisationen statt. Ebenfalls inbegriffen sind Optionen und Analysen des Rechtsdienstes der OTIF.</p>	<p>Die Durchführung der Arbeiten dieses Pfeilers hängt von der Ressourcenverfügbarkeit u.a. durch Rückgriff auf Praktikanten ab.</p> <p>Die Koordination findet im OTIF-Sekretariat statt.</p>
	<p>Ein/mehrere Anwendungshandbuch/bücher werden ausgearbeitet werden. Wo möglich wird dies in Koordination mit der ERA geschehen¹</p>		

¹ Europäische Eisenbahngesellschaft

3. Prioritätsvorschläge nach der 6. CTE-Tagung

Entsprechend der im vorherigen Abschnitt dargelegten Aktivitätsstruktur, findet in den folgenden Absätzen eine detailliertere Beschreibung der geplanten Aktivitäten statt.

1. Aktivität: Revisionen und Änderungen

Die ETV Lärm muss im Hinblick auf die überarbeitete TSI Lärm (Annahme in der EU für 2014 geplant) revidiert werden.

Für die ETV GEN-A (Grundlegende Anforderungen) und ETV GEN-C (Technisches Dossier) sollte vor dem Hintergrund der in der EU diesbezüglich stattfindenden Entwicklungen eine Änderung in Erwägung gezogen werden.

2. Aktivität: Entwürfe

Für die Festlegung einer Strategie für künftige Entwicklungen der ETV muss zwischen den zwei Hauptmodellen des internationalen Eisenbahnverkehrs unterschieden werden:

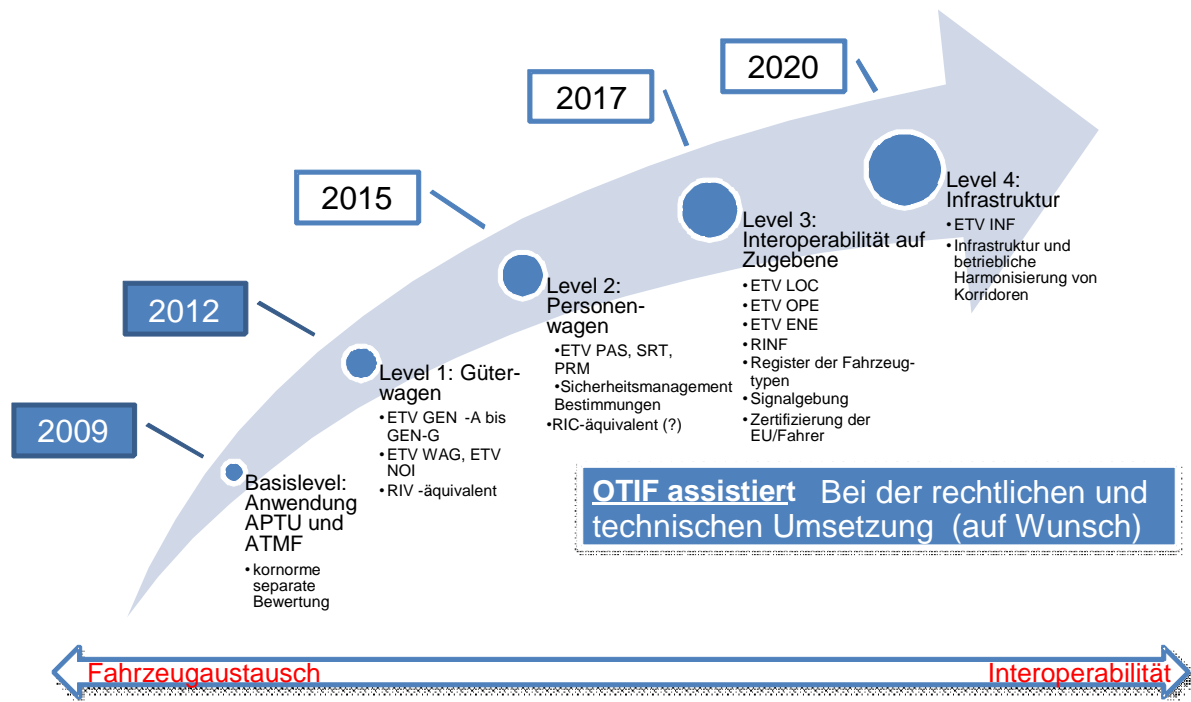
- Das **Interoperabilitätsmodell**, wo Züge die Grenzen überqueren, ohne dass an Grenzstationen Neukonfigurierungen nötig werden. Ein Zug wird von einem Eisenbahnunternehmen in mehr als einem Land betrieben. Dieses Modell erfordert ein mehr oder weniger liberalisiertes Schienensystem, bei dem mehr als ein Eisenbahnunternehmen Zugang zu internationalen Strecken hat.
- Das **Modell des Austauschs von Fahrzeugen**, wo Züge an Grenzstationen neu konfiguriert werden und die Lokomotiven ausgetauscht werden, wonach das etablierte Eisenbahnunternehmen den Betrieb des Zuges übernimmt.

Gemäß COTIF sind prinzipiell beide Modelle möglich.

Die EU hat sich klar für das Interoperabilitätsmodell entschieden und alle ihre TSI danach ausgelegt. Für ein reibungsloses Funktionieren der ATMF-Grundsätze des COTIF ist die Äquivalenz zwischen den TSI der EU und den ETV der OTIF nötig. Einige der TSI der EU sind mit dem Modell des Austauschs von Fahrzeugen nicht kompatibel.

Bislang wurden in der OTIF die Vorschriften zu Güterwagen entwickelt. Diese Vorschriften sind mit beiden Modellen kompatibel. Analog dazu könnten ebenfalls mit beiden Modellen kompatible Vorschriften für Personenwagen entwickelt werden. Beim nächsten Schritt, z.B. Vorschriften für Lokomotiven könnte prinzipiell nur noch das Interoperabilitätsmodell verfolgt werden. Das COTIF schreibt keines der beiden Modelle vor. Die Entwicklung von Vorschriften sollte aber nicht durch die Länder behindert werden, die das Modell des Austauschs von Fahrzeugen anwenden. Dies bedeutet, dass diese Länder sich dazu entschließen könnten, einige der künftigen ETV nicht anzuwenden.

Das folgende Diagramm zeigt die Grundsätze auf und setzt einige Richtdaten für die Entwicklung der einzelnen Level fest.



Level 1 dieses Diagramms wurde 2012 erreicht und ist mit beiden Modellen (Interoperabilität und Fahrzeugaustausch) kompatibel. Dies wird ebenfalls für Level 2 gelten, in dem die Zulassung zum internationalen Betrieb für Personenzüge geregelt wird. Es wird Vorschriften enthalten, mit denen Personenzüge der Grenzübertritt ermöglicht wird.

Für Level 2 wird auf der Grundlage dieses Diagramms die ETV PAS entwickelt werden, in der alle Elemente für den internationalen Austausch von Personenzügen enthalten sein werden. Zur Gewährleistung der Kompatibilität mit den EU-Vorschriften müssen auch fahrzeugbezogene Elemente der TSI SRT² und der TSI PRM³ enthalten sein, und solange noch keine harmonisierten Sicherheitsmanagementanforderungen bestehen, müssen auch sicherheitsmanagementbezogene Vorschriften für die Nutzung von Fahrzeugen aufgenommen werden.

Mit Inkrafttreten der TSI LOC&PAS in der EU, sind die neuen RIC-Personenzüge aus Nicht-EU-Ländern nicht mehr automatisch zum Betrieb in EU-Mitgliedstaaten zugelassen. Die TSI PAS könnte zur Schließung dieser Lücke beitragen. Im Rahmen des Entwicklungsprozesses wird die Möglichkeit der gleichzeitigen Abdeckung der 1520 mm und der 1435 mm Spurweite analysiert werden. In Übereinstimmung mit der ETV WAG (Level 1) müssen Sicherheitsmanagementanforderungen in die ETV PAS integriert werden, damit die korrekte Nutzung der Personenzüge gewährleistet werden kann. Innerhalb der EU sind diese Elemente im SMS⁴ jedes Eisenbahnunternehmens enthalten. Die Entwicklung der ETV PAS wird sich auf den Entwurf der überarbeiteten TSI LOC&PAS stützen, den die OTIF ihren Nicht-EU-Mitgliedstaaten im Juni 2012 zur Konsultation vorgelegt hat. Wenn machbar, wird die ETV PAS den in Abschnitt 7.1.2 der ETV WAG enthaltenen Vorschriften vergleichbare Bestimmungen enthalten, in denen freiwillige technische Lösungen zur Schließung offener Punkte angeboten werden⁵. Durch die Anwendung dieser technischen Lösungen würde die Zulassung zum internationalen Betrieb in allen Vertragsstaaten gültig.

² Sicherheit in Eisenbahntunneln

³ Zugang für Personen mit eingeschränkter Mobilität

⁴ Sicherheitsmanagementsystem

⁵ Hauptfokus wird das 1435 mm Schienennetz sein, da die EU-Bestimmungen offene Punkte für andere Spurweiten enthalten, für die noch keine technischen Lösungen definiert werden konnten (insbesondere in der künftigen TSI LOC&PAS).

Die Sektion Technik der OTIF schlägt vor, dass der CTE seine Aktivitäten zur Entwicklung von Vorschriften an diesen vorgegebenen Linien ausrichtet.

3. Aktivität: Verbreitung und Monitoring

Eines der Hauptprinzipien der ATMF und APTU ist das gegenseitige Vertrauen zwischen Vertragsstaaten, dass Fahrzeugen nur die Zulassung zum internationalen Verkehr erteilt wird, wenn alle Anforderungen erfüllt sind. Das Fahrzeug muss nicht nur alle technischen Anforderungen der ETV erfüllen, sondern auch die Konformitätsbewertung muss entsprechend ETV GEN-D von einer Bewertungsstelle ausgeführt werden, die alle Anforderungen (Unabhängigkeit) aus Artikel 5 ATMF und der ETV GEN-E erfüllt.

Wenn ein Vertragsstaat Zertifikate ausstellt, ohne dabei die entsprechenden OTIF-Vorschriften korrekt anzuwenden, entsteht hierdurch eine immense Gefährdung für dieses gegenseitige Vertrauen mit negativen Folgen für den internationalen Eisenbahnverkehr. Das Sekretariat der OTIF wird sich daher um einen besseren Überblick über die Umsetzung der ATMF in den Nicht-EU-Vertragsstaaten bemühen.

Zur Unterstützung der Vertragsstaaten bietet das OTIF-Sekretariat wo möglich seine Hilfe an und sieht es als seine Priorität, in engem Kontakt mit einem zuständigen Ansprechpartner in jedem Vertragsstaat zu stehen. Informationen können auf verschiedene Arten weiterverbreitet werden (Workshops, Seminare, bilaterale Treffen, Verbesserung der Website, Veröffentlichungen usw.). Hierbei liegt der Fokus auf den Nicht-EU-Vertragsstaaten.

4. Aktivität: Studien

Vorbehaltlich der Zustimmung des Verwaltungsausschusses und bei ausreichenden Haushaltsmitteln wird das Sekretariat der OTIF ein „Juniorexperthenprogramm“ für junge Absolventen ins Leben rufen, die bei der OTIF Erfahrungen sammeln und dieser gleichzeitig mit der Durchführung von Studien sehr nützlich sein können. Eine der wichtigsten Studien für die Sektion Technik präsentiert sich wie folgt:

Aufgabe	Beschreibung	Inhalt
1	Informationsaustausch zu Eisenbahnbetrieben	<ul style="list-style-type: none"> - Erstellung eines Gesamtüberblicks aller technick-/sicherheitsrelevanten Informationen, die mit Blick auf den internationalen Eisenbahngüterverkehr in Verbindung mit rechtlichen Pflichten und Haftungsbestimmungen ausgetauscht werden - Analyse der Korrelation zwischen den oben erwähnten Punkten
2	Strategie für die zukünftige Beteiligung der OTIF beim Informationsaustausch	<ul style="list-style-type: none"> - Verständnis, wie diese unter 1 genannten Informationen heute ausgetauscht werden, z.B. durch Register, Telematikanwendungen, Verträge usw. - Analyse und Bericht über Mehrwert der OTIF durch Anpassung ihrer Vorschriften und/oder Vorantreiben deren Anwendung, in enger Zusammenarbeit mit EU/ERA und dem (Güter)Sektor

Dies ist eine technick-/betriebsbezogene Aufgabe. Sie erfordert Kontakte mit Interessengruppen wie Eisenbahnunternehmen, Haltern, ERA usw.

4. Schlussfolgerung

Der CTE wird aufgefordert, die in diesem Dokument dargelegten Aktivitäten zu unterstützen und in Auftrag zu geben. Schwerpunkte:

- Entwicklung der ETV PAS für Personenwagen;
- Überarbeitung der ETV NOI;
- Erwägung von Änderungen an der ETV GEN-A und der ETV GEN-C;
- Entwicklung von Anwendungshandbüchern;
- Weiterentwicklung der Tätigkeiten in Zusammenhang mit Verbreitung von Informationen und dem Monitoring;
- Durchführen von Studien in strategischen Bereichen.

Anlage 1: Stand der gemäß APTU und ATMF vorgeschriebenen Aktivitäten

APTU:

Punkt	Entsprechender Abschnitt im Übereinkommen	Status
1	<p>Artikel 4, 6 und 8: Entwicklung und Annahme von ETV.</p> <p><i>Der CTE bereitet in Zusammenarbeit mit Arbeitsgruppen und dem GS ETV vor. Der CTE entscheidet über die Annahme. Angenommene ETV werden gemeinsam mit einer Liste der geltenden ETV veröffentlicht.</i></p>	In Arbeit.
2	<p>Artikel 5: Validierung und Veröffentlichung technischer Normen und Artikel 6: Annahme von ETV</p>	Nichts geplant. In der Praxis werden Normen durch Verweise auf sie in ETV validiert.
3	<p>Artikel 8a: Korrektur von Mängeln in ETV</p>	2012 entwickeltes Verfahren, angenommen in der WG TECH und dem 6. CTE zur Information vorzulegen.
4	<p>Artikel 12 § 1: Veröffentlichung nationaler technischer Anforderungen (NTR) in einer Datenbank.</p> <p><i>VS informieren den GS. GS veröffentlicht in Datenbank.</i></p>	<p>Fristverlängerung für Notifizierungen bis 31.10.2012 per Beschluss des 5. CTE.</p> <p>Ein Rundschreiben wurde an die Vertragsstaaten verschickt, um sie an ihre Notifizierungspflicht zu erinnern → schwache Reaktion der Mitgliedstaaten.</p> <p>Datenbank nicht erstellt. Zunächst muss mehr Klarheit über angewendete NTR herrschen.</p> <p>Pläne der OTIF, diese Frage genauer zu untersuchen.</p>
5	<p>Artikel 13 § 1 Einstufung der NTR</p> <ul style="list-style-type: none"> Gemäß den drei Gruppen (A, B und C) in APTU-Anlage 2 <p><i>VS und regionale Organisationen arbeiten mit CTE und GS unter der Verantwortung des CTE zusammen.</i></p>	Die Notifizierung der NTR (Punkt 4) sollte vorher abgeschlossen sein.
6	<p>Artikel 13 § 3: Referenzdokument, Querverweise aller notifizierten NTR. Auch als „Äquivalenztabelle“ bezeichnet</p> <p>Entsprechen den 14 Kategorien in APTU-Anlage 1</p> <p>CTE stellt sicher, dass ein Dokument erstellt wird. Dieses ist auf der Website der Organisation zu veröffentlichen.</p>	Die Notifizierung der NTR (Punkt 4) und deren Einstufung (Punkt 5) sollten vorher abgeschlossen sein.

ATMF:

Punkt	Entsprechender Abschnitt im Übereinkommen	Status
7	<p>Artikel 4 § 2: Vorgabe der Bewertungselemente für die Bewertung von auf den Bau bezogenen ETV-Vorschriften.</p> <p><i>Definition durch CTE.</i></p>	Bewertungsmodule wurden angenommen und die ETV GEN-D ist am 01.10.2012 in Kraft getreten.
8	<p>Artikel 5 § 5: Veröffentlichung der notifizierten nationalen Stellen für die Durchführung von Bewertungen, Prüfungen und Genehmigungen.</p> <p>VS stellen sicher, dass der GS informiert ist und veröffentlicht.</p>	Die OTIF erinnert MS an Notifizierung dieser Stellen.
9	<p>Artikel 7a: Richtlinien und obligatorische Vorschriften für Abweichungen.</p> <p>Annahme durch CTE.</p>	Dokument wurde für Annahme beim CTE5 entworfen, es wurde jedoch noch ein Bedarf an Änderungen festgestellt. Das Dokument wurde von der WG TECH überarbeitet und zur Annahme im CTE6 vorbereitet.
10	<p>Artikel 10 § 11: Veröffentlichung von Informationen zur teilweisen Anwendung von ETV bei Erneuerung oder Umrüstung, der Generalsekretär ist durch den Vertragsstaat zu notifizieren.</p> <p>VS notifizieren GS, dieser veröffentlicht auf der Website.</p>	Keine Notifizierungen von MS erhalten.
11	<p>Artikel 10b: Veröffentlichungen nationaler oder regionaler Vorschriften zur Bewertung und Erklärungen, die die vom CTE angenommenen Vorschriften ergänzen.</p> <p>MS notifizieren GS, dieser informiert CTE und veröffentlicht.</p>	ETV GEN-D legt Bewertungsverfahren fest, wurde vom CTE angenommen und ist am 01.10.2012 in Kraft getreten.
12	<p>Artikel 12 § 1: Formatsvorgaben für „Bauart-/Betriebszertifikate“.</p>	Diese Vorschriften wurden vom CTE angenommen und sind am 01.12.2012 in Kraft getreten.
13	<p>Artikel 12 § 1: Formatsvorgaben für die ETV-Konformitätserklärung.</p> <p>Vorbereitung und Annahme durch CTE.</p>	Anlage 1 der ETV GEN-D „Konformitätserklärung“. Inkrafttretensdatum: 01.10.2012
14	<p>Artikel 12 § 1: Formatsvorgaben für den „Bewertungsbericht“ betreffend die Anwendung für die Zulassung von Fahrzeugen</p> <p>Vorbereitung und Annahme durch CTE.</p>	Die ETV GEN-D legt die Anforderungen für die Erklärungen fest, das Format für den „Bewertungsbericht“ wurde noch nicht bestimmt.
15	<p>Artikel 13 §§ 1 und 4: Register der zugelassenen Typen und Bauarten, einschließlich funktionale und technische Architektur.</p> <p>CTE bestimmt funktionale und technische Architektur.</p>	Bislang keine Aktivitäten. Die OTIF überwacht die Entwicklungen innerhalb der EU genau.

Punkt	Entsprechender Abschnitt im Übereinkommen	Status
16	<p>Artikel 13 §§ 2 und 4: Register mit Informationen zu den zuständigen Behörden und Stellen und den akkreditierten Prüfern der ECM.</p> <p>CTE bestimmt funktionale und technische Architektur.</p>	Die Zertifizierungsstellen für ECM sind im ECM-Register erfasst, das auf der OTIF-Website zugänglich ist.
17	<p>Artikel 13 § 3: Der CTE kann beschließen, in die Datenbank weitere Daten einzubeziehen, wie Informationen betreffend Erklärungen, Prüfungen und Instandhaltung der Fahrzeuge, Unfälle und Zwischenfälle, Kodierung von Fahrzeugen, Standorte, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Halter, Infrastrukturbetreiber, Werkstätten, Hersteller, ECM, usw.</p> <p>Beschluss durch CTE.</p>	Mit Ausnahme des ECM-Registers wurde von diesen Möglichkeiten bislang kein Gebrauch gemacht.
18	<p>Artikel 14 § 2: Festlegung des Zeichens für Fahrzeuge, aus dem hervorgeht, dass das Fahrzeug zum internationalen Betrieb zugelassen wurde.</p> <p>Der CTE legt das Zeichen fest.</p>	<p>Dies ist in die ETV WAG, Anlage PP integriert. Inkrafttretensdatum: 01.12.2012.</p> <p>Überarbeitete Parameter sind in die dem CTE6 zur Annahme vorgeschlagenen ETV WAG integriert.</p>
19	<p>Artikel 15 § 2: ECM: detaillierte Regeln für die Zertifizierung und Prüfung von ECM für akkreditierte/anerkannte Prüfer, deren Akkreditierung/Anerkennung, die Prüfungen und Zertifikate.</p> <p>Annahme durch CTE.</p>	ATMF-Anlage A – Zertifizierung und Prüfung von ECM. In Kraft seit 01.05.2012.
20	<p>Artikel 15 § 5: Richtlinien und Vorschriften zur Zertifizierung und Prüfung von Instandhaltungsworkshops und gegenseitige Anerkennung der Zertifikate und Prüfungen.</p> <p>Annahme durch CTE. Wenn angenommen, Veröffentlichung auf der OTIF-Website.</p>	ATMF-Anlage A – Zertifizierung und Prüfung von ECM. In Kraft seit 01.05.2012.
21	<p>Artikel 16 § 4: Untersuchung der Ursachen schwerer Unfälle und Zwischenfälle und Anweisung an VS, Zertifikate und Erklärungen auszusetzen.</p> <p>Untersuchung und Anweisung durch CTE.</p>	Bislang keine Aktivitäten.
22	<p>Artikel 16 § 5: Vorbereitung und Annahme weiterer verbindlicher Vorschriften zur Untersuchung von Unfällen.</p> <p>Vorbereitung durch CTE.</p>	Bislang keine Aktivitäten.
23	<p>Artikel 19 § 5: Der CTE kann auch beschließen, dass in die ETV aufgenommene sicherheitsrelevante Vorschriften ungeachtet von Übergangsbestimmungen ab</p>	Keine Aktivitäten erforderlich, lediglich eine Option, auf die bei Bedarf zurückgegriffen werden kann. Bislang keine Aktivitäten.

Punkt	Entsprechender Abschnitt im Übereinkommen	Status
	<p>einem bestimmten Zeitpunkt einzuhalten sind.</p> <p>Beschluss durch CTE.</p>	
24	<p>Artikel 19 § 7: nicht unter Artikel 19 fallende Übergangsvorschriften.</p> <p>Annahme durch CTE.</p>	Keine Aktivitäten erforderlich, lediglich eine Option, auf die bei Bedarf zurückgegriffen werden kann. Bislang keine Aktivitäten.
25	<p>Artikel 20: Streitfälle bezüglich technischer Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen.</p> <p>CTE kann sich um solche Streitfälle kümmern, wenn direkte Verhandlungen zwischen den betroffenen Parteien zu keinem Ergebnis geführt haben.</p>	Keine Aktivitäten erforderlich, lediglich eine Option, auf die bei Bedarf zurückgegriffen werden kann. Bislang keine Aktivitäten.