



Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires (OTIF)

Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr (OTIF)

Intergovernmental Organisation
for International Carriage
by Rail (OTIF)

Fachausschusses für technische Fragen

6. Tagung

Niederschrift

Genf, 12.06.2013

Inhaltsverzeichnis

	Seite
TAGESORDNUNG	5
BERATUNGEN	7
1. Annahme der Tagesordnung	8
2. Anwesenheit und Quorum	8
3. Wahl des Vorsitzenden	9
4. Änderung des Artikels 20 § 3 des Übereinkommens	9
5. Bericht der Arbeitsgruppe WG TECH des Fachausschusses für technische Fragen und der Ad-hoc-Sicherheitsuntergruppe	10
6. Einheitliche Technische Vorschriften	11
6.1 ETV WAG: Fahrzeuge - Güterwagen	11
6.2 ETV GEN-G Änderung	17
7. Abweichungsregelungen (APTU Artikel 7a)	21
8. Mandat für die Einrichtung eines gemeinsamen OTIF-EU-Registers für ECM-Zertifizierungsstellen und zertifizierte ECM	21
9. Mandat zur Schaffung eines gemeinsamen OTIF-EU-VKM-Registers	23
10. Verfahren zum Umgang mit Mängeln in den ETV	24
11. Notifizierung der nationalen technischen Anforderungen gemäß Artikel 12 APTU	25
12. Konsultation der Nicht-EU-OTIF-MS zu TSI-Entwürfen:	25
13. Fahrzeugregister	26
13.1 Entwicklungsstand der NVR in den Vertragsstaaten	26
14. Strategie und Arbeitsprogramm des Fachausschusses für technische Fragen	26
15. Verschiedenes	31
16. Nächste Tagung	31
SCHLUSSBEMERKUNGEN	31
 ANLAGE I	 TEILNEHMERLISTE
 ANLAGE II	 LISTE DER DOKUMENTE

TAGESORDNUNG

- 1.** Annahme der Tagesordnung
- 2.** Anwesenheit und Quorum
- 3.** Wahl des Vorsitzenden
- 4.** Änderung des Artikels 20 § 3 des Übereinkommens
- 5.** Bericht der Arbeitsgruppe WG TECH des Fachausschusses für technische Fragen und der Ad-hoc-Sicherheitsuntergruppe
- 6.** Einheitliche Technische Vorschriften
 - 6.1** ETV WAG: FAHRZEUGE - GÜTERWAGEN
 - 6.2** ETV GEN-G Änderung
- 7.** Abweichungsregelungen (APTU Artikel 7a)
- 8.** Mandat für die Einrichtung eines gemeinsamen OTIF-EU-Registers für ECM-Zertifizierungsstellen und zertifizierte ECM
- 9.** Mandat zur Schaffung eines gemeinsamen OTIF-EU-VKM-Registers
- 10.** Verfahren zum Umgang mit Mängeln in den ETV
- 11.** Notifizierung der nationalen technischen Anforderungen gemäß Artikel 12 APTU
- 12.** Konsultation der Nicht-EU-OTIF-MS zu TSI-Entwürfen:
 - 1) LOC & PAS
 - 2) SRT
 - 3) PRM
 - 4) ENE
 - 5) INF
 - 6) NOI
- 13.** Fahrzeugregister
 - 13.1** Entwicklungsstand der NVR in den Vertragsstaaten
- 14.** Strategie und Arbeitsprogramm des Fachausschusses für technische Fragen
- 15.** Verschiedenes
- 16.** Nächste Tagung

BERATUNGEN

Begrüßung des Generalsekretärs

Herr **François Davenne** (neuer Generalsekretär der OTIF, Frankreich) eröffnet die Tagung des Fachausschusses für technische Fragen (CTE). Er heißt alle Teilnehmer willkommen und dankt ihnen für die ausreichend zahlreiche Beteiligung zur Erreichung des Quorums. Er unterstreicht insbesondere die an der ETV WAG vorgenommene Arbeit, die abgeschlossen werden konnte und die, genau wie die an der ETV GEN-G vorgenommenen Änderungen, für die OTIF in Zukunft enorm wichtig sein werde. Diese Vorschriften würden der OTIF die Entwicklung des Austausches von Güterwagen in Europa ermöglichen.

Der Generalsekretär betont zwei Aspekte; zum einen hätten die jüngsten Ereignisse gezeigt, dass zahlreiche technische Vorschriften der OTIF aus operationeller Sicht immer mehr an Bedeutung gewinnen, so z.B. die ECM-Bestimmungen. Für eine grenzübergreifende Anerkennung der Wagen, muss ihnen eine registrierte ECM zugeteilt sein. Diese operationelle Relevanz sei neu innerhalb der OTIF und bedeute, dass die Anwendung der technischen Vorschriften rigoros überwacht werden müsse, selbstverständlich in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten.

Zum anderen weist der Generalsekretär auf die Bedeutung des letzten Dokuments dieser Tagung hin, hier würden Strategie und Arbeitsprogramm für die Umsetzung der ETV in den nächsten Jahren dargelegt. Dieses Dokument sei extern mit der ERA und der Europäischen Kommission besprochen worden. Die OTIF verfolge die Absicht, neben dem aktuellen, auf der Idee des Fahrzeugaustausches basierenden Modell, auch das Interoperabilitätsmodell weiterzuentwickeln (wo ein Eisenbahnunternehmen Züge grenzübergreifend betreiben kann). Die OTIF werde keines der beiden Modelle vorschreiben (Fahrzeugaustausch vs. Interoperabilität), sondern möchte ihre Vorschriften mit beiden Modellen kompatibel halten. Es sei äußerst wichtig, sich zu dieser Idee auszutauschen, um einen gemeinsamen Standpunkt in Bezug auf die Strategie zu erreichen. Die OTIF habe viel Zeit auf die Ausarbeitung des Strategiedokuments verwendet, und nach der Diskussion darüber würde sie die Strategie zur Entwicklung von ETV gerne validieren lassen. Die Umsetzung der Strategie sollte auch auf einer Partnerschaft mit der ERA beruhen.

Ein Memorandum of Understanding (MoU) zwischen ERA, Europäischer Kommission und OTIF befände sich aktuell in der letzten Verhandlungsphase. Dank dieses MoU könnten OTIF und EU ihre gemeinsamen Arbeiten rationalisieren und insbesondere der Einfluss der Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten werde wachsen. Auf die Details des MoU werde er jetzt nicht eingehen, dieses werde nach seiner Unterzeichnung veröffentlicht. Es werde aber verschiedene technische und Managementtreffen geben, bei denen die Umsetzung der Vorschriften festgelegt werde, und auch die Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten konsultiert würden. Die OTIF werde womöglich einige Workshops organisieren, um den Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten die Vorschriften und Entwicklungen zu erläutern. Der letzte Aspekt des MoU betreffe die formale Koordinierung der Register. Das ECM-Register werde als typisches Beispiel genannt, bei dem durch die Koordinierung erhebliche Vorteile entstünden. Das MoU stelle eine Grundlage für die Entwicklung gemeinsamer Vorschriften dar.

Aufgrund des hohen Konsenslevels in Bezug auf die eingereichten Dokumente, betrachte der Generalsekretär die Frage, ob der Vertreter der Kommission für alle EU-Mitgliedstaaten oder nur für die im Saal vertretenen abstimmt, als nicht sehr relevant. Wichtig sei vielmehr der Konsens betreffend die Annahme der ETV. Aus rechtlicher Sicht und vor dem Hintergrund der Beitrittsvereinbarung zwischen OTIF und EU bestehe kein Zweifel, dass der Vertreter der Kommission berechtigt sei, für alle EU-Mitgliedstaaten abzustimmen. Es müsse allen klar sein, dass die OTIF-Vorschriften nur

dann angewendet werden können und angewendet werden, wenn in Bezug auf sie Konsens herrsche. Die Frage der Stimmrechte werde vermutlich nicht oft aufkommen, zumal in Bezug auf alle dem Ausschuss vorgelegten Dokumente Einigkeit herrsche.

Herr **Leermakers** (Leiter der Sektion Technik der OTIF) begrüßt ebenfalls die Teilnehmer und Dolmetscher und heißt sie zur 6. Tagung des CTE willkommen. Er informiert die Teilnehmer, dass die Tagung simultan ins Deutsche, Englische und Französische verdolmetscht werde. Die Tagung werde zudem aufgenommen.

Alle Tagungsdokumente stünden in allen drei Sprachen zur Verfügung und seien gemäß Geschäftsordnung des CTE zwei Monate vor der Tagung auf die Website der OTIF geladen worden.

Die Dokumente zu den TOP 8, 9, 12 und 14 hätten nicht rechtzeitig fertiggestellt werden können, lägen nun aber im Saal aus. Auch ein Sitzungsdokument sei erstellt worden. Hier würden im Ergebnis des in den letzten beiden Monaten erhaltenen Inputs und die Änderungsvorschläge zu den Tagungsdokumenten präsentiert. Die vorgeschlagenen Änderungen seien vorwiegend redaktionelle Änderungen, Erklärungen oder Korrekturen offensichtlicher Fehler.

Die inhaltlichen Diskussionen zu den Dokumenten seien in drei Arbeitsgruppentagungen (WG TECH) geführt worden, die seit der 5. CTE-Tagung stattgefunden hätten. Im Prinzip gehe es bei dieser Tagung des CTE also weniger um inhaltliche Diskussionen als um die Fertigstellung und Annahme der Texte.

1. Annahme der Tagesordnung

Das **Sekretariat** erklärt, dass die vorläufige Tagesordnung den Teilnehmern mit Rundschreiben vom 12. April 2013 zugestellt worden sei (Rundschreiben A 92-03/503.2013). Das **Sekretariat** schlägt kleine Änderungen zu TOP 8 und 9 vor „Mandat zur Schaffung von gemeinsamen OTIF-EU-ECM und VKM-Registern“, dies sollten TOP „zur Diskussion“ und nicht „zur Annahme“ sein. Es sei nicht nötig, das Mandat zu genehmigen, da die Rechtsgrundlage für die Schaffung solcher Register in den ATMF enthalten sei.

Der CTE nimmt die Tagesordnung mitsamt dieser Änderung an.

2. Anwesenheit und Quorum

Das Quorum für die TOP 1, 3, und 4 beträgt 21 Mitgliedstaaten (anwesend oder vertreten). 25 Mitgliedstaaten sind anwesend oder vertreten. Das Quorum ist somit erreicht. Die Europäische Kommission erklärt, dass die Europäische Union in Bezug auf die TOP 6.1, 6.2, 7, 8 und 9 die ausschließliche Zuständigkeit besitze (diese ausschließliche Zuständigkeit werde auf die TOP 8 und 9 nicht angewendet, da diese nicht mehr zur Annahme stünden). Daraus ergebe sich, dass der Vertreter der EU bei den TOP 6.1, 6.2 und 7 im Namen aller EU-OTIF-Vertragsstaaten abstimmen werde.

Der Vertreter der EU, Herr Grillo, begrüßt seinerseits die Teilnehmer und erklärt, bei dieser Tagung die EU zu vertreten. Da dies die erste Tagung des CTE nach der Wahl von Herrn Davenne zum Generalsekretär der OTIF sei, gratuliert **der Vertreter der EU** diesem zur Wahl und wünscht ihm Erfolg für die Dauer seiner Amtszeit und für diesen Ausschuss.

Betreffend Quorum sei die Auslegung der EU, dass die EU berechtigt sei, für alle EU-Vertragsstaaten [16 zum Zeitpunkt der Tagung] abzustimmen, wenn die **EU** bei der Tagung **anwesend sei**. Für das Quorum [17] würde die Anwesenheit eines Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaates ausreichen. Wie der Generalsekretär aber bereits gesagt habe, sollte die Frage des Quorums den CTE in Bezug auf die Annahme der überarbeiteten ETV WAG, der Änderungen an der ETV GEN-G und der Abweichungsregelungen nicht zu oft beschäftigen. **Der Vertreter der EU** schlägt ebenfalls vor, die Beschlüsse des CTE soweit wie möglich auf Konsensbasis zu fassen. Nach dieser Tagung werde die Auslegungsfrage bezüglich der Stimmrechte der EU gelöst werden, so dass dies in Zukunft kein Problem mehr darstellen werde.

3. Wahl des Vorsitzenden

Mangels Vorschlägen von Seiten der Delegierten schlägt **das Sekretariat** die Schweiz (Herrn Bacher) als Vorsitzenden der Tagung vor.

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

Der **Vorsitzende** dank den Teilnehmern für ihr Vertrauen und dem Generalsekretär für seine Begrüßungsansprache und seine Teilnahme an der Tagung.

Einleitend macht der **Vorsitzende** folgende Anmerkungen:

Zuallererst seien die Aufgaben des Ausschusses nun nicht mehr so schwer, da in den letzten Tagungen bereits Einheitliche Technische Vorschriften für den Güterverkehr für den gesamten OTIF-Raum angenommen werden konnten. Die neue Herausforderung bestehe nun darin, die OTIF-Vorschriften an die in der EU vorgenommenen Änderungen anzupassen. Die Diskussion und Annahme der vorbereiteten Dokumente sei wichtig, da der CTE nur einmal jährlich tage und die Nutzer der Vorschriften (insbesondere der Eisenbahnsektor) dann ein weiteres Jahr warten müssten, ohne den Nutzen dieser Wartezeit ausmachen zu können.

Der **Vorsitzende** bittet die Teilnehmer daher, alle zur Annahme vorbereiteten Dokumente nach Möglichkeit anzunehmen. Aus diesem Grund sei das Erreichen eines Konsens bei dieser Tagung so wichtig. Der Vorsitzende begrüßt die Stellungnahme des Vertreters der EU, dass er alles in seiner Macht stehende für die Erreichung dieses Konsens tun werde.

4. Änderung des Artikels 20 § 3 des Übereinkommens

Das **Sekretariat** erklärt, dass das für diese Tagung vorbereitete Dokument A 92-03/8.2012 v02 bei Annahme an den Revisionsausschuss weitergeleitet werde, der das für Änderungen am Übereinkommen zuständige Organ sei. Artikel 20 § 3 des Übereinkommens stehe im Widerspruch zur Praxis und zu Artikel 33 § 6 des Übereinkommens. Der Änderungsvorschlag bestehe darin, die Regeln für die Validierung von technischen Normen von den Annahmebestimmungen für ETV zu trennen. Auf der einen Seite habe man die Normen, diese sollten entweder validiert oder abgelehnt werden können, unter keinen Umständen jedoch geändert (z.B. EN oder ISO-Normen, die nicht unter der Zuständigkeit des CTE oder von CTE-Arbeitsgruppen entwickelt werden). Auf der anderen Seite stünden die unter der Zuständigkeit des CTE (oder der ständigen Arbeitsgruppe TECH) entwickelten ETV. Hier sollte es dem CTE möglich sein, in letzter Minute noch Änderungen anzubringen. In

der Praxis sei man seit der 1. CTE-Tagung bereits so verfahren. Mit der Annahme dieses Dokumentes werde der CTE erklären, gemäß diesen geänderten Vorschriften vorzugehen.

Der **Vorsitzende** fügt an, dass das Übereinkommen und insbesondere Artikel 20 in einer Zeit verfasst worden seien, zu der noch nicht feststand, dass ETV Teil des Übereinkommens werden würden. Zu dieser Zeit habe man den Unterschied zwischen der Validierung von Normen und der Annahme von ETV nicht gesehen, was zu der derzeitigen schwierigen Lage geführt habe. Ziel der vorgeschlagenen Änderung in Artikel 20 § 3 sei eine Klärung der Situation.

Der Vertreter der EU erklärt, dass die EU in Bezug auf diese Frage keine ausschließliche Zuständigkeit besitze, dass er im Namen der Europäischen Kommission den Vorschlag aber unterstütze.

Abstimmung:

Ergebnis der Abstimmung zur Änderung von Artikel 20 § 3 des Übereinkommens: 25 Ja-Stimmen.

Schlussfolgerung:

Das Dokument über den Änderungsvorschlag zu Artikel 20 § 3 des Übereinkommens ist einstimmig angenommen. Der CTE wird das Dokument an den Revisionsausschuss weiterleiten, so dass das Übereinkommen entsprechend geändert werden kann.

5. Bericht der Arbeitsgruppe WG TECH des Fachausschusses für technische Fragen und der Ad-hoc-Sicherheitsuntergruppe

Das **Sekretariat** erklärt, dass für diesen TOP das Dokument A 92-03/1.2013 vorbereitet worden sei. Dieses Dokument beschreibe die Ergebnisse der Arbeitsgruppentreffen und die Gründe für zwei parallele Gruppen: die Ad-hoc-Sicherheitsuntergruppe und die ständige Arbeitsgruppe TECH.

Beim letzten CTE (Mai 2012) sei entschieden worden, dass ein Bezugsrahmen für Sicherheitsanforderungen im COTIF erstellt werden solle. Aus diesem Grund war die Ad-hoc-Sicherheitsuntergruppe als Untergruppe der ständigen Arbeitsgruppe TECH geschaffen worden.

Die Ad-hoc-Sicherheitsuntergruppe hat zweimal getagt:

- November 2012 in Košice zur Erstellung erster Analysen und Schlussfolgerungen und
- Januar 2013 in Belgrad zur Fertigstellung der Analysen und Schlussfolgerungen (Dokument A 92-04/2.2012 zu TOP 6.1: Ad-hoc-Sicherheitsuntergruppe – Analyse und Schlussfolgerungen).

Die ständige Arbeitsgruppe TECH hat dreimal getagt:

- September 2012 in Bern, zur Diskussion über:
 - die Abweichungsregeln (Behandlung beim CTE5 vertagt),
 - Korrekturverfahren bei Mängeln in ETV,
 - ETV WAG Fahrplan (Dokument A 94-02/3.2012 v01 zu TOP 6.1 dieses CTE: Hintergrund und Erläuterungen zur Überarbeitung der ETV WAG:2012).

Bei dieser Sitzung wurde die Ad-hoc-Sicherheitsuntergruppe eingerichtet.

- November 2012 in Košice:
 - Fertigstellung der Abweichungsregeln (Dokument A 94-40/3.2012 v04 zu TOP 7 dieses CTE: Abweichungsregelungen (APTU Artikel 7a)),
 - erstes Feedback der Ad-hoc-Sicherheitsuntergruppe,

- Fertigstellung der Korrekturverfahren bei Mängeln in ETV (Dokument A 94-00/1.2012 v03 zu TOP 10 dieses CTE: Verfahren zum Umgang mit Mängeln in den ETV),
- Diskussion über und Revision des ersten Entwurfes der überarbeiteten ETV WAG,
- Diskussion über die Lage bei den nationalen technischen Anforderungen (TOP 11 dieses CTE).
- Februar 2013 in Bern:
 - Annahme der Ergebnisse der Ad-hoc-Sicherheitsuntergruppe,
 - Weiterführung der Diskussion zum weiterentwickelten Entwurf der überarbeiteten ETV WAG,
 - Genehmigung der Revision der ETV GEN-G (Dokument A 94-01G/1.2012 v 02 Änderung der ETV GEN--G zu TOP 6.2 dieses CTE),
 - Annahme der vorläufigen Tagesordnung für den CTE6.

Im Namen des CTE dankt der **Vorsitzende** der ständigen Arbeitsgruppe TECH für die umfangreichen vorbereitenden Arbeiten, die seit der letzten CTE-Tagung in Form von Entwürfen von Dokumenten und Vorschriften für diesen CTE stattgefunden hätten.

Schlussfolgerung:

Der CTE nimmt die Arbeiten der ständigen Arbeitsgruppe TECH und der Ad-hoc-Sicherheitsuntergruppe ohne Kommentar zur Kenntnis und genehmigt den Bericht stillschweigend.

6. Einheitliche Technische Vorschriften

6.1 ETV WAG: Fahrzeuge - Güterwagen

Das **Sekretariat** erklärt, dass es sich hier um einen der Hauptpunkte der Tagung handle. Das **Sekretariat** habe vier Dokumente vorbereitet, die auf der Website der OTIF verfügbar seien:

1. Dokument A 92-04/2.2012 v05: *Empfehlungen der Ad-hoc-Sicherheitsuntergruppe*, erläuterndes Dokument mit einer Aufzählung aller Aspekte für die sichere Verwendung von Wagen. Das Dokument beinhalte eine Analyse der Notwendigkeit, Sicherheitsbestimmungen in die OTIF-Vorschriften aufzunehmen. Eine der Schlussfolgerungen sei, dass beim Überarbeitungsprozess der ETV WAG einige Elemente mit Bezug zur sicheren Verwendung von Wagen in die ETV WAG aufgenommen werden sollten.
2. Dokument A 94-40/3.2012 v01: *Hintergrund und Erläuterungen zur Überarbeitung der ETV WAG:2012*, Zusammenfassung und Erläuterung der Diskussionen der ständigen Arbeitsgruppe TECH. Das Dokument enthalte eine Auflistung verschiedener Optionen: keine Revision der ETV, teilweise Revision der ETV oder vollständige Revision der ETV. Die privilegierte Lösung sei die vollständige Revision der ETV, zur Aufrechterhaltung der Äquivalenz mit der TSI, so dass die Interoperabilität der Güterwagen im OTIF-Raum nicht gefährdet werde.
3. Dokument A 94-02/2.2012 v05: ETV WAG: FAHRZEUGE - GÜTERWAGEN überarbeitet.
4. Dokument A 94-02/2.2012 v06: ETV WAG: FAHRZEUGE - GÜTERWAGEN überarbeitet.

Grund dafür, dass zwei Fassungen der ETV WAG vorliegen, sei, dass zum Zeitpunkt der Ausarbeitung der überarbeiteten ETV WAG gleichzeitig Arbeiten innerhalb der EU zur Änderung der überarbeiteten TSI WAG stattgefunden hätten. Im Vorfeld dieser Tagung sei das Sekretariat der OTIF nicht sicher gewesen, ob diese Änderungen innerhalb der EU bis zur Tagung bereits angenommen sein würden (der Beschluss im RISC sei erst eine Woche vorher gefasst worden). Daher habe das Sekretariat der OTIF beschlossen, zwei Fassungen (Version 05 als Entsprechung der zu Beginn des Jahres veröffentlichten TSI und Version 06 mitsamt der vom RISC zu genehmigenden Änderungen) auszuarbeiten.

Der Vertreter der EU dankt dem Generalsekretär und seinem Team für die umfassenden Arbeiten zur Vorbereitung dieser ETV WAG und für die Flexibilität, gleich zwei Fassungen vorgelegt zu haben. Bei der letzten Tagung des RISC (der RISC ist die Entsprechung des CTE, wo Texte mit qualifizierter Mehrheit durch Abstimmung über Entwürfe oder von der Europäischen Kommission eingereichte Maßnahmenentwürfe angenommen werden können) seien die vorgeschlagenen Änderungen der TSI WAG angenommen worden. Dies bedeute, dass in diesem CTE über Version 06 der ETV WAG abgestimmt werden könne.

Schlussfolgerung zu den Punkten 1 und 2:

Der **CTE** stimmt den Arbeiten der Ad-hoc-Sicherheitsuntergruppe zu und genehmigt Dokument A 92-04/2.2012 v05: Empfehlungen der Ad-hoc-Sicherheitsuntergruppe. Er unterstützt die Empfehlungen der Untergruppe.

Der **Vorsitzende** fügt an, dass die Arbeit und der Bericht der Ad-hoc-Sicherheitsuntergruppe bereits von der ständigen Arbeitsgruppe TECH bewertet und genehmigt worden seien.

Der **CTE** genehmigt Dokument A 94-40/3.2012 v01: Hintergrund und Erläuterungen zur Überarbeitung der ETV WAG:2012.

Der **Vorsitzende** dankt all denen, die an der Vorbereitung dieser Dokumente beteiligt waren und der von Herrn Patrizio Grillo geleiteten Ad-hoc-Sicherheitsuntergruppe für ihre Arbeit.

Diskussion zu den Punkten 3 und 4:

Das Sekretariat erläutert das bei diesem dem CTE zur Annahme vorgelegten Dokument angewendete Verfahren. Die 17. Tagung der WG TECH hätte die Notwendigkeit festgestellt, die überarbeitete ETV WAG der 6. Tagung des CTE (Juni 2013) zur Annahme vorzulegen, so dass sie zum gleichen Zeitpunkt (1. Januar 2014) in Kraft treten könne, wie die entsprechende TSI. Bei Annahme der ETV würden ETV und entsprechende TSI gleichzeitig anwendbar werden. Es sei dies das erste Mal, dass zwei vollständig aufeinander ausgelegte TSI und ETV gleichzeitig in Kraft treten.

Auf der 17. Tagung der WG TECH sei auch über den Aufgabenbereich der Ad-hoc-Sicherheitsuntergruppe diskutiert und die Untergruppe eingerichtet worden. Die Ergebnisse der Ad-hoc-Sicherheitsuntergruppe seien nach der 18. Tagung der WG TECH in die Entwurfsfassung 2 der ETV WAG übernommen worden. Entwurfsfassung 3 sei zur Diskussion für die 19. Tagung der WG TECH vorbereitet worden, bei der auch die Ergebnisse der Ad-hoc-Sicherheitsuntergruppe genehmigt worden seien. Nach dieser Tagung sei eine Entwurfsfassung 4 erstellt worden, zu der es von Seiten der Mitglieder der WG TECH-Tagungen noch Kommentare gegeben habe. Basierend auf diesen Kommentaren seien dann die Versionen 5 und 6 erstellt worden. Dieser CTE könne sich nun auf Version 6 konzentrieren, da Version 5 infolge der vom Vertreter der EU soeben gelieferten Informationen veraltet sei.

Der Entwurf der überarbeiteten TSI WAG entspreche, abgesehen von folgenden Zusatzelementen, der überarbeiteten TSI WAG:

- Anhang PP Fahrzeugnummerierung (basierend auf den NVR-Spezifikationen)
- Anhang H der TSI CCS und
- und Anhang I der TSI OPE zu Sicherheitsmanagementvorschriften.

Diese zusätzlichen Elemente gewährleisten die Äquivalenz mit den EU-Vorschriften in Bezug auf Auslegung und Herstellung von Wagen sowie deren sichere Verwendung.

In dem eingereichten Sitzungsdokument seien alle in letzter Minute angebrachten Änderungen (vorwiegend redaktioneller Art) aufgelistet.

Die **CER** dankt dem Generalsekretär und der Europäischen Kommission und ERA für die Berücksichtigung der zahlreichen detaillierten Änderungen, die vom CER zur Vereinfachung der Annahme vorgeschlagen worden waren. Sie kommentiert, dass bei der Annahme der überarbeiteten TSI WAG bei der letzten Tagung des RISC einige Diskussionen zum Übergangszeitraum von der geltenden TSI zu der ab 1. Januar 2014 geltenden überarbeiteten TSI in Bezug auf die Kennzeichnung von Wagen geführt worden seien. Eine geringfügige Änderung sei vorgeschlagen worden und dies werde bei der RISC-Tagung im Oktober 2013 besprochen. Ziel dieser Anpassung sei die Vereinfachung der praktischen Arbeit und die Vermeidung von Fehlern.

Die **CER** halte den Text im Allgemeinen für zufriedenstellend. Dennoch habe die **CER** einen Kommentar zu Anhang I (Seite 91 in Version 6, zu folgendem Satz in der linken Spalte (rechte Spalte Punkt 4.2.2.4.1)): *„Das für die Durchführung der Zugfahrt zuständige Eisenbahnverkehrsunternehmen muss sicherstellen, dass die Güterwagen sicher und unter Anwendung von Sicherheitsmaßnahmen beladen sind und dies während der gesamten Fahrt bleiben.“* Laut CER entspreche dieser Absatz nicht der Realität und stehe im Widerspruch zu geltenden Rechtstexten, insbesondere zu zwei Stellen des COTIF 1999; Artikel 13 CIM zum Verladen und Entladen des Gutes und zur Pflicht des Absenders und Kapitel 1.4 des RID, das dem Belader/Absender (Belader oder Befüller des Kesselwagens) diese Pflicht überträgt. Die **CER** sei der Ansicht, dass die Europäische Kommission das Problem gesehen habe, da sie die Änderung von Artikel 4 der Sicherheitsrichtlinie vorgeschlagen habe, wodurch diese Akteure (Belader, Befüller und Absender) mit aufgenommen würden. Die **CER** schlägt vor, diesen Satz nicht in die linke Spalte der ETV WAG aufzunehmen. Sollte dieser Vorschlag angenommen werden, würde es keinen Unterschied zwischen ETV WAG und TSI WAG geben, da dieser Text in der TSI WAG auch nicht mehr enthalten sei. Die Streichung dieses Textes hätte zudem auch keine rechtlichen Folgen, da Artikel 13 CIM und Kapitel 1.4 RID in Kraft und auch weiterhin ohne Schwierigkeiten anwendbar seien. Abgesehen von diesem Punkt unterstütze die **CER** die restliche überarbeitete ETV WAG vollumfänglich.

Der **Generalsekretär** antwortet auf den Vorschlag der CER, dass dieser Aspekt bereits zu ausführlichen Diskussionen anlässlich der Überarbeitung der TSI geführt habe. Aufgabe sei die Angleichung der beiden Rechtstexte, grundsätzlich sei die Anmerkung der CER in Bezug auf die Frage der Pflichten korrekt. In der TSI OPE liege die Pflicht der korrekten Beladung von Wagen beim Eisenbahnunternehmen, jedoch ohne konkrete Angaben zur Art und Weise, mit der das Eisenbahnunternehmen die korrekte Beladung sicherzustellen habe. Gemäß den Bestimmungen der CIM liege die Pflicht der Beladung von Wagen auf Seiten des Beförderers und nicht auf Seiten des Eisenbahnunternehmens. In den Augen des **Generalsekretärs** habe man hier ein Übereinstimmungsproblem zwischen den technischen Vorschriften des in die ETV WAG zu übertragenden Teil der TSI OPE

und der Pflichtenregelung in den CIM und CUV. Es sei richtig, die Bestimmung der TSI OPE in die ETV WAG zu übernehmen, den Vertragsinstrumenten (CIM und CUV) sollte jedoch im Hinblick auf eine angemessene Regelung der Pflichtenfrage ebenfalls Beachtung geschenkt werden.

Der **Generalsekretär** kündigt an, dass in den nächsten Monaten eine Arbeitsgruppe der OTIF zur Behandlung dieser Fragen eingerichtet werde.

Der Vertreter der EU bestätigt, dass diese Angelegenheit auf rechtlicher Ebene sehr komplex sei, da die CER sich auf Artikel 13 CIM berufe. Dieser Artikel beziehe sich nicht auf Eisenbahnunternehmen. Er begrüße den Vorschlag des Generalsekretärs, da es notwendig sei, CIM, RID und andere Rechtstexte zu vergleichen und deren Übereinstimmung zu überprüfen. **Der Vertreter der EU** unterstützt den Vorschlag der CER auf Streichung des Satzes nicht. Er fügt an, dass die Europäische Kommission bereit sei, an der vom Generalsekretär angekündigten Arbeitsgruppe teilzunehmen.

Der **CTE** begrüßt die Initiative des Generalsekretärs auf Einrichtung einer OTIF-Arbeitsgruppe mit dem Ziel, die Frage nach der Verantwortung für die Beladung von Wagen im COTIF und den EU-Vorschriften zu regeln.

Der **CTE** lehnt den Vorschlag der CER auf Streichen des Satzes in der linken Spalte auf Seite 91 der Version 6 der ETV WAG (rechte Spalte Punkt 4.2.2.4.1) ab.

Folgende Änderungen der Version 6 der ETV WAG wurden bei der Tagung entweder diskutiert (Änderungen 1, 3 und 9) oder als Teil des Sitzungsdokumentes stillschweigend angenommen (alle anderen Änderungen außer 1, 3 und 9):

Änderungsnummer	Jetzt gültige Nummerierung (Abschnitt und Seite)	Änderungsvorschlag	Begründung/Kommentar
1	0 (Seite 1)	der TSI Güterwagen (EU-Verordnung... <u>Verordnung (EU) Nr. 321/2013 der Kommission vom 13. März 2013</u>)...	Entsprechend der angenommenen Vorschrift
2	0 (Seite 2)	„ETV-Prüfzertifikate und ETV-Prüferklärungen eines ETV WAG:2012 konformen Fahrzeugtyps sind bis zum Ende einer dreijährigen Übergangszeit ab Inkrafttretensdatum der überarbeiteten TSI WAG 13. April 2013 gültig.“	Datum entsprechend der angenommenen Vorschrift. Sie trat am Tag nach ihrer Veröffentlichung in Kraft (Art. 12).
3	0 (Seite 2)	Fußnote zum ersten Absatz hinzufügen: <u>„Die Gültigkeit der in diesem Absatz in Bezug genommenen Zertifikate und Erklärungen ist zum Zweck der Ausstellung von Betriebszulassungen gemäß Artikel 6 ATMF angegeben.“</u>	

4	4.2.3.3 Buchst. a) (Seite 13)	<p>Im letzten Aufzählungspunkt soll es lauten: „Der elektrische Widerstand zwischen den Laufflächen der gegenüberliegenden Räder eines Radsatzes. Wenn der Wagen mit einem System ausgestattet ist, dass Bremsklötze oder auf den Laufkreis einwirkende Bürsten umfasst, müssen die Auswirkungen eines solchen Systems berücksichtigt werden.“</p>	<p>Zur Übereinstimmung mit dem EU-Text. Siehe auch Kommentar zu Anhang H. NB: Wie jeder andere Parameter muss auch dieser für die nominale Betriebsbereitschaft des Wagens bewertet werden, daher wird der gelöschte Text nicht benötigt. Der Parameter wird durch die Bewertung für die Genehmigung von Verbundstoff-Bremsklötzen abgedeckt.</p>
5	4.3.3 (Seite 30)	<p>Der Text sollte lauten: Die Kompatibilitätsschnittstellenanforderungen mit den Zugortungs-/Gleisfreimeldeanlagen sind in Anhang H dieser ETV festgelegt.</p>	<p>In Anhang H werden Schnittstellen definiert.</p>
6	7.1 (Seite 52)	<p><i>Änderung betrifft nicht die deutsche Fassung</i></p>	<p><i>Änderung betrifft nicht die deutsche Fassung</i></p>
7	7.1.2 (Seite 53)	<p>In der linken Spalte sollte der erste Absatz lauten:</p> <p>„Mit Ausnahme von Sonderfällen brauchen Fahrzeuge, die in einem Vertragsstaat zum Betrieb zugelassen werden und die unter a) bis k) beschriebenen Bedingungen ausnahmslos erfüllen, keine zusätzliche Betriebserlaubnis in OTIF-Vertragsstaaten, die gleichzeitig EU-Mitgliedstaaten sind.“</p> <p>In der linken Spalte sollte nach Ende des ersten Absatzes folgender Text hinzugefügt werden:</p> <p><u>„Mit Ausnahme von Sonderfällen, brauchen Fahrzeuge, deren Inbetriebnahme in einem Vertragsstaat, der auch EU-Mitgliedstaat ist, gemäß Artikel 22 der Richtlinie 2008/57/EG genehmigt wurde und die die Bedingungen aus Abschnitt 7.1.2 der TSI WAG:2013 vollständig erfüllen, keine zusätzliche Betriebserlaubnis in OTIF-Vertragsstaaten.“</u></p>	<p>Das Reziprozitätsprinzip hat gefehlt. Dies war nicht beabsichtigt und an anderen Stellen im Dokument war es korrekt ausgedrückt (Anhang PP). Die Änderung war nötig, um keine Unklarheiten betreffend zusätzliche Genehmigungen von Wagen zwischen Nicht-EU-VS zu schaffen.</p>

Änderungsnummer	Jetzt gültige Nummerierung (Abschnitt und Seite)	Änderungsvorschlag	Begründung/Kommentar
8	Fußnote 48 zu Anhang C, Abschnitt 7 (Seite 70)	Die Fußnote sollte lauten: „Gemäß Abschnitt 7.1.2 und Anhang H darf der Abstand zwischen zwei benachbarten Radsätzen 20000 mm nicht überschreiten und Wagen mit der Kennzeichnung CW müssen diesen Wert einhalten. Für Wagen mit der Kennzeichnung GE wird dieser Wert aus Abschnitt 7.1.2 und Anhang H wird durch einen Maximalwert von 17500 mm gemäß Abschnitt b) ersetzt strikter ausgelegt. “	Anhand dieser erklärenden Bemerkung wird gezeigt, dass die Voraussetzungen betreffend maximalen Achsabstand, unter denen ein Wagen mit „GE“ gekennzeichnet werden kann, nicht dieselben sind wie für die Kennzeichnung „CW“.
9	Anhang H (Seite 84)	Der Text sollte lauten „Laufflächen der gegenüberliegenden Räder eines Radsatzes darf nicht mehr als 0,05 Ohm betragen, gemessen mit einer Messspannung zwischen 1,8 V Gleichspannung und 2,0 V Gleichspannung (Leerlaufspannung). Wenn der Wagen mit einem System ausgestattet ist, dass Bremsklötze oder auf den Laufkreis einwirkende Bürsten umfasst, müssen die Auswirkungen eines solchen Systems berücksichtigt werden. “	Zur Übereinstimmung mit dem EU-Text. Siehe auch Kommentar zu Abschnitt 4.2.2.3 Buchst. a). NB: Wie jeder andere Parameter muss auch dieser für die nominale Betriebsbereitschaft des Wagens bewertet werden, daher wird der gelöschte Text nicht benötigt. Der Parameter wird durch die Bewertung für die Genehmigung von Verbundstoff-Bremsklötzen abgedeckt.
10	Anhang PP, Abschnitt 6, Punkt 2 (Seite 118)	Der Text sollte lauten „...gemäß Artikel 22 4) der EU-Richtlinie 2008/57/EG...“	Es ist hier nicht relevant, ob ein Fahrzeug gemäß Art. 22 1) oder 22 2) zugelassen wurde. In jedem Fall fällt es in der EU unter die Anwendung von Art. 23 1) und braucht keine zusätzliche Inbetriebnahmegenehmigung.
11	Anhang PP, Abschnitt 11, Fußnote (a) (Seite 127)	Wagen, die mit der Kennzeichnung „TEN“ versehen werden dürfen, siehe Anhang P-Teil 6 Anhang PP Abschnitt 6 ...“	Redaktionelle Änderung

Abstimmung:

Ergebnis der Abstimmung über die ETV WAG, einschließlich der oben aufgelisteten Änderungen: 23 Ja-Stimmen (Einstimmigkeit).

Schlussfolgerung:

Die ETV WAG, einschließlich der in diesem Dokument aufgelisteten Änderungen, ist angenommen.

6.2 ETV GEN-G Änderung

Das **Sekretariat** erklärt, dass es sich hier um Änderungen an der ETV GEN-G (Gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken - CSM) handele, die bereits in Kraft und äquivalent zur entsprechenden EU-Vorschrift sei. Innerhalb der EU sei das Änderungsverfahren dieser Vorschriften bereits im Gange. Bei der 19. Tagung der WG TECH sei darüber beraten worden und der Beschluss gefallen, die gleichen Änderungen auch an den OTIF-Vorschriften vorzunehmen. Da dem Sekretariat der OTIF für die Durchführung der Änderung nur begrenzte Mittel zur Verfügung stünden, nehme man das Zusammenarbeitsangebot der ERA gerne an. Aus einer gemeinsamen Anstrengung von ERA und OTIF sei der Dokumententwurf A 94-01G/1.2012 v02 entstanden und auf die Website gestellt worden. Die letzten kurzfristigen Änderungen seien im Sitzungsdokument beschrieben.

Bezüglich der Änderungen sei es wichtig festzuhalten, dass die Grundsätze der Risikobewertung und des Risikomanagementprozesses an sich nicht geändert worden seien. Mit den vorgeschlagenen Änderungen werde grundsätzlich das Ziel einer vergleichbaren Qualität der unabhängigen Bewertungsarbeit durch Akkreditierungs- und Anerkennungssysteme für CSM-Bewertungsstellen verfolgt. Diese Akkreditierungs- und Anerkennungssysteme hätten Ähnlichkeiten mit den Systemen für die ECM-Zertifizierungsstellen.

Folgende Änderungen an der ETV GEN-G Version 02 wurden stillschweigend angenommen (Änderung Nr. 5 wurde bei der Tagung diskutiert):

Änderungsnummer	Jetzt gültige Nummerierung (Abschnitt und Seite)	Änderungsvorschlag	Begründung/Kommentar
1	Fußnote 1 (Seite 1)	Fußnote 1 müsste lauten „Durchführungsverordnung der Kommission (EU) 402/2013 vom 30. April 2013, veröffentlicht im Amtsblatt der Europäischen Union vom 3.5.2013 L 121/8“	Korrektur der Referenz

2	1,2 (Seite 1)	<p>Die drei Punkte der Liste sollten folgende Buchstaben erhalten: „a) der Risikomanagementverfahren, die zur Bewertung der Auswirkungen von Änderungen auf das Sicherheitsniveau und der Erfüllung der Sicherheitsanforderungen angewandt werden; b) des Austauschs sicherheitsrelevanter Informationen zwischen den verschiedenen Akteuren des Eisenbahnsektors mit dem Ziel, ein Sicherheitsmanagement über die innerhalb des Sektors bestehenden verschiedenen Schnittstellen hinweg zu gewährleisten; c) der aus der Anwendung eines Risikomanagementverfahrens resultierenden Ergebnisse“</p>	<p>Zur Übereinstimmung mit der von der EU-Kommission angenommenen CSM RA</p>
3	6,1 (Seite 9)	<p>Der dritte Absatz ist umzuf formulieren, so dass die gesamte Breite und linke Spalte gemeinsam lauten:</p> <p>„Ist noch keine Bewertungsstelle durch bestehende nationale Rechtsvorschriften ausgewiesen, benennt der Vorschlagende selbst eine Bewertungsstelle, im frühest möglichen Stadium des Risikomanagementverfahrens.“</p>	<p>Zur Berücksichtigung der Tatsache, dass auch in Nicht-EU-Vertragsstaaten Bewertungsstellen durch nationale Rechtsvorschriften ausgewiesen werden können.</p> <p>. Zur Referenz der EU-Text: <i>„Ist noch keine Bewertungsstelle durch bestehende Rechtsvorschriften der Union oder nationale Rechtsvorschriften ausgewiesen, benennt der Vorschlagende selbst eine Bewertungsstelle, im frühest möglichen Stadium des Risikomanagementverfahrens.“</i></p>
4	6.4 (Seite 10)	<p><i>Änderung betrifft nicht die deutsche Fassung</i></p>	<p><i>Änderung betrifft nicht die deutsche Fassung</i></p>

Änderungsnummer	Jetzt gültige Nummerierung (Abschnitt und Seite)	Änderungsvorschlag	Begründung/Kommentar
5	8.1 Fußnote 2 (Seite 12)	Die Fußnote sollte lauten: „Innerhalb der OTIF können Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber durch die Bewertung und Überwachung ihres SMS nicht als Bewertungsstelle anerkannt werden. Um als Bewertungsstelle agieren zu können müssen Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber gemäß Abschnitt 7.1 Buchst. a) akkreditiert <u>oder gemäß Abschnitt 9.1 Buchst. a) oder d) anerkannt sein.</u> “	Korrektur für mehr Klarheit (Die Rolle des Vorschlagenden ist hier nicht relevant).
6	9.1 Buchst. c) (Seite 13)	<i>Änderung betrifft nicht die deutsche Fassung</i>	<i>Änderung betrifft nicht die deutsche Fassung</i>
7	10.2 (Seite 14 und 15)	Die gesamte Inhalt der rechten Spalte ist in der linken Spalte mit „ (reserviert) “ wiederzugeben	In der OTIF gibt es hier mangels harmonisierter SMS-Bestimmungen keine Anforderungen.
8	Fußnote 3 (Seite 14)	Fußnote löschen.	Inhalt wird durch Fußnote 2 abgedeckt.
9	13.1 (Seite 16)	Der Text sollte lauten „Gegebenfalls unterrichten die Vertragsstaaten spätestens am {vom Amt für Veröffentlichungen einzusetzendes Datum — zwei Jahre nach dem Inkrafttreten} <u>21. Mai 2015</u> “	Zur Synchronisierung des Anwendungszeitpunkts in EU und OTIF. Wenn die Änderung nicht übernommen wird, müsste der Text in zwei Spalten erscheinen mit dem „21. Mai 2015“ auf der Seite der EU.
10	13.2 (Seite 16)	Der Text sollte lauten „Spätestens am {vom Amt für Veröffentlichungen einzusetzendes Datum — zwei Jahre nach dem Inkrafttreten} <u>21. Mai 2015</u> “	Siehe oben.
11	13.3 (Seite 16)	Der Text sollte lauten „Spätestens am {vom Amt für Veröffentlichungen einzusetzendes Datum — zwei Jahre nach dem Inkrafttreten} <u>21. Mai 2015</u> “	Siehe oben.
12	14.2 (Seite 17)	<i>Änderung betrifft nicht die deutsche Fassung .</i>	<i>Änderung betrifft nicht die deutsche Fassung</i>
13	15.5 (Seite 18)	<i>Änderung betrifft nicht die deutsche Fassung</i>	<i>Änderung betrifft nicht die deutsche Fassung</i>

Änderungsnummer	Jetzt gültige Nummerierung (Abschnitt und Seite)	Änderungsvorschlag	Begründung/Kommentar
14	17.3 (Seite 18)	<i>Änderung betrifft nicht die deutsche Fassung</i>	<i>Änderung betrifft nicht die deutsche Fassung</i>
15	18 (Seite 19-20)	Die Absätze in der ersten Spalte sollten wie folgt nummeriert sein 18.1, 18.2 usw. (nicht 1., 2. usw.)	Zur Übereinstimmung mit der Änderung der CSM RA in der EU
16	18.6 (Seite 21)	Der Text in der rechten Spalte sollte lauten „Vor dem vom Amt für Veröffentlichungen einzusetzendes Datum zwei Jahre nach dem Inkrafttreten 21. Mai 2015 “	Zur Übereinstimmung mit der Änderung der CSM RA in der EU
17	19 (Seite 21)	Der Text in der linken und rechten Spalte sollte lauten „...wird mit Wirkung vom zwei Jahre nach dem Inkrafttreten 21. Mai 2015 aufgehoben“	Zur Synchronisierung des Anwendungszeitpunkts in EU und OTIF. Wenn die Änderung innerhalb der OTIF nicht angenommen wird, sollte sie in der rechten Spalte zur Übereinstimmung mit dem angenommenen EU-Text vorgenommen werden.
18	20 (Seite 21)	Der Titel der rechten Spalte sollte lauten „ INKRAFTTRETEN UND ANWENDUNG “ Die ersten beiden Abschnitte in der rechten Spalte sollten lauten: „Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union— EN 29.4.2009 Amtsblatt der Europäischen Union L 108/9 Europäischen Union L 108/9 in Kraft. Sie gilt ab vom Amt für Veröffentlichungen einzusetzendes Datum zwei Jahre nach dem Inkrafttreten dem 21. Mai 2015 .“	Zur Übereinstimmung mit der von der EU angenommenen Änderung der CSM RA
19	20 (Seite 21)	Die linke Spalte sollte lauten: „ ANWENDUNG Diese ETV ist ab dem 21. Mai 2015 anzuwenden “	Zur Synchronisierung des Anwendungszeitpunkts in EU und OTIF. Andernfalls würde sie in den Nicht-EU-OTIF-MS ab Inkrafttreten angewendet werden (vermutlich über ein Jahr früher als in der EU).
20	Anhang II, Abschnitt 3 (Seite 33)	<i>Änderung betrifft nicht die deutsche Fassung</i>	<i>Änderung betrifft nicht die deutsche Fassung</i>

Abstimmung:

Ergebnis der Abstimmung über die ETV GEN-G, einschließlich der oben aufgelisteten Änderungen: 23 Ja-Stimmen (Einstimmigkeit).

Schlussfolgerung:

Die ETV GEN-G, mitsamt allen Änderungen, ist angenommen.

7. Abweichungsregelungen (APTU Artikel 7a)

Das **Sekretariat** erklärt, dass diese Thema bereits auf der Tagesordnung der 5. Tagung des CTE gestanden habe, es aber nicht möglich gewesen sei, eine Einigung zu diesem Dokument zu erzielen, da einige kleinere Probleme während der Sitzung nicht hätten gelöst werden können. Das Thema sei also an die ständige Arbeitsgruppe TECH weitergeleitet worden, die das Dokument unter Berücksichtigung der Diskussionen anlässlich der 5. CTE-Tagung bei ihrer Tagung im September 2012 behandelt habe. Die Tagung der WG TECH in Košice im November 2012 habe geschlussfolgert, dass Dokument A 94-01G/1.2012 v02 nun der nächsten CTE-Tagung zur Annahme vorgelegt werden könne. Das **Sekretariat** erinnert daran, dass den Vertragsstaaten mit den Abweichungsregelungen die Möglichkeit gegeben werde, die ETV in bestimmten Fällen nicht anzuwenden. Die Abweichungsregeln entsprächen Artikel 9 der EU-Interoperabilitätsrichtlinie, mit dem Unterschied, dass Abweichungen von den OTIF-Vorschriften in Nicht-EU OTIF-Vertragsstaaten nur auf den internationalen Verkehr Anwendung fänden. Dementsprechend beträfen Abweichungen von den OTIF-Vorschriften prinzipiell mehr als ein Land. Dieses Thema sei in den Erläuternden Bemerkungen detailliert beschrieben.

Auf die Frage des **Vorsitzenden**, ob dieses Dokument nach der Annahme durch den CTE dem Revisionsausschuss vorgelegt werden solle, antwortet das **Sekretariat**, dass eine Annahme durch den CTE ausreichen sei.

Abstimmung:

Das Dokument wird ohne Änderungen zur Abstimmung gebracht. Ergebnis der Abstimmung über ATMF-Anlage B Abweichungsregeln: 23 Ja-Stimmen (Einstimmigkeit).

Schlussfolgerung:

ATMF Anlage B Abweichungsregeln ist angenommen.

8. Mandat für die Einrichtung eines gemeinsamen OTIF-EU-Registers für ECM-Zertifizierungsstellen und zertifizierte ECM

Das **Sekretariat** erklärt, Dokument A 95-00/2.2013 im Hinblick auf die Zustimmung des CTE zu dem Ziel der OTIF, mit der Europäischen Kommission und der ERA eine Möglichkeit für ein gemeinsames Register für ECM-Zertifizierungsstellen und zertifizierte ECM zu finden, vorbereitet zu haben.

Derzeit gebe es zwei Register; eins auf der Website der ERA, mit den bei der ERA registrierten ECM-Zertifikaten und ECM-Zertifizierungsstellen, und eins auf der Website der OTIF, mit den ECM-Zertifikaten und ECM-Zertifizierungsstellen mit Geschäftssitz in einem Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaat. Das Register der ERA beinhalte nicht nur alle EU-ECM-Dokumente, sondern werde, zumindest von der Schweiz, auch für Nicht-EU-Einträge genutzt. Die derzeitige Situation sei funk-

tional, jedoch nicht optimal und die Lösung, alle Informationen an einem einzigen Ort zu sammeln, habe in Bezug auf Transparenz und Klarheit für die Nutzer der ECM-Register eindeutige Vorteile.

In dem zu diesem TOP vorbereiteten Dokument seien drei Szenarien beschrieben. Nach Meinung des **Sekretariates** bestehe die beste Lösung darin, aus dem ERA-Register ein vollständiges gemeinsames Register zu machen. Dieses sollte – mit einer Verlinkung auf der OTIF-Website – auf der Website der ERA geführt werden. Für diesen Standpunkt gebe es zwei Hauptgründe: Zum einen seien die Mittel des Sekretariates der OTIF beschränkt und zum anderen enthalte das Register der ERA weitaus mehr Einträge. Das **Sekretariat** habe einige Anforderungen für die Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaaten und verschiedene sich aus dem COTIF ergebende Pflichten hervorgehoben, wie z.B. die Verwendung aller drei OTIF-Arbeitssprachen. Das Sekretariat werde weiterhin als Schnittstelle zwischen den Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaaten und der ERA fungieren. Dies seien die wichtigsten Punkte, die zwischen OTIF und EK/ERA ausgehandelt werden müssten. Absicht des **Sekretariates** sei es, anhand dieser Eckpunkte einen Vertragsentwurf zu erstellen und vom CTE ein klares Mandat betreffend die Vorgehensweise zu erhalten.

Die **CER** unterstützt die von EU/ERA und OTIF initiierte Herangehensweise und hält die vorgeschlagene Lösung für die beste; die andere Lösung (parallele Führung von zwei regelmäßig aktualisierten Registern auf den Websites von OTIF und ERA) könne zu Synchronisierungsproblemen bei der Aktualisierung der beiden Register führen. Die **CER** sei für eine Lösung, mit der die Nutzung der Register vereinfacht würde. Derzeit sei das OTIF-Register im „PDF-Format“, was es für die Nutzung, z.B. durch das Personal in Rangierbahnhöfen und Grenzstationen, unpraktisch mache.

RS schlägt vor, folgenden Text aus Abschnitt 2.1 des Dokumentes zu streichen: „*von Akkreditierungsstellen in Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten akkreditierten bzw von der zuständigen Behörde eines Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaates anerkannten Zertifizierungsstellen und*“, und den Textteil „*Liste der Zertifizierungsstellen*“ beizubehalten, da eine Zertifizierungsstelle gemäß ATMF-Anlage A sowohl eine akkreditierte Stelle, eine anerkannte Stelle oder die zuständige Behörde selbst sein könne.

Der Vertreter der EU bestätigt, dass die NSB in bestimmten Fällen die Zertifizierungsstelle sein könne. Im Sinne der Transparenz für den Sektor, sollte im Register deutlich gemacht werden, wenn eine NSB als Zertifizierungsstelle fungiere. Er unterstütze den Vorschlag **RS**.

Die **CER** unterstreicht die Wichtigkeit der Gültigkeitsdaten der Zertifikate, denn eine Akkreditierungsstelle könne ihre Akkreditierung infolge unsauberer Akkreditierungsarbeit verlieren.

Das **Sekretariat** stimmt dem Vorschlag **RS** unter Berücksichtigung der Anmerkung der **CER** zu. Die Gültigkeitsdauer der Zertifizierungsstellen sei ein schwierigeres Feld, da die Zertifizierungsstellen von den Ministerien bestimmt würden, das Zertifikat jedoch nicht immer mit einem Gültigkeitsdatum versehen werde. Zudem sei das OTIF-Sekretariat nicht immer im Bilde über eine veränderte Sachlage betreffend die zuständige Zertifizierungsstelle.

Der CTE beauftragt das OTIF-Sekretariat, mit der EU im Hinblick auf einen Vereinbarungsentwurf mit dem Ziel eines gemeinsamen OTIF-EU-Registers für ECM-Zertifizierungsstellen und ECM-Zertifikate in Kontakt zu treten.

Folgende Änderungen (vorgeschlagen von **RS**) an Dokument A 92-00/2.2013 Version 01 sollten bei den Verhandlungen mit der EU berücksichtigt werden.

Abschnitt 2 Ziffer 1	Der Text sollte lauten: 1. Liste der Zertifizierungsstellen von Akkreditierungsstellen in Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten akkreditierten bzw von der zuständigen Behörde eines Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaates anerkannten Zertifizierungsstellen und	Zur Übereinstimmung mit ATMF-Anlage A
Abschnitt 3 Ziffer 1, beide Aufzählungspunkte	Der Text sollte lauten: <ul style="list-style-type: none"> • einem OTIF-Register mit ECM-Zertifikaten und Zertifizierungsstellen von Akkreditierungsstellen in Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten akkreditierten bzw von der zuständigen Behörde eines in Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten auf der OTIF-Website und • einem EU-Register mit ECM-Zertifikaten und ECM-Zertifizierungsstellen von Akkreditierungsstellen in EU-OTIF-Mitgliedstaaten oder EWR-Ländern akkreditierten bzw von der zuständigen Behörde eines in EU-OTIF-Mitgliedstaaten oder EWR-Ländern auf der ERA-Website. 	Zur Übereinstimmung mit ATMF-Anlage A

Schlussfolgerung:

Auf der Grundlage des Dokumentes und der oben aufgeführten Änderungen unterstützt der CTE die Initiative zur Einrichtung eines gemeinsamen ECM-Registers.

9. Mandat zur Schaffung eines gemeinsamen OTIF-EU-VKM-Registers

Das **Sekretariat** erklärt, dass dieser TOP mit dem vorangegangenen TOP große Ähnlichkeit habe. Gemäß Dokument A 95-00/1.2013, habe die OTIF die Absicht, mit der EU/ERA im Hinblick auf ein gemeinsames OTIF-EU VKM-Register in Verhandlungen zu treten. Derzeit habe man zum Zwecke identischer VKM-Register auf den Websites von OTIF und ERA, die einmal pro Monat aktualisiert würden, eine enge Zusammenarbeit. Für das VKM-Register gebe es zwei Möglichkeiten:

- die Fortführung der derzeitigen Praxis,
- oder die Führung einer vollständigen Liste auf der ERA-Website mit entsprechendem Link auf der OTIF-Website.

Berücksichtigt werden müsse zusätzlich die Tatsache, dass das VKM-Register auch von OSShD-Mitgliedstaaten genutzt werde und auf der OTIF-Website daher auch auf Russisch verfügbar sei (zudem gebe es einen Link zum Register auf der Website der OSShD).

Sollte zugunsten von zwei separaten Registern entschieden werden, müsse die bestehende Vereinbarung zwischen ERA und OTIF aktualisiert werden, da einige Elemente der Vereinbarung veraltet seien, z.B. seien verschiedene Verweise nicht länger gültig. In Anlage 1 des Dokuments seien Änderungsvorschläge enthalten. Das **Sekretariat** spreche sich jedoch für Option 2 aus.

Auf die Frage RS, an wen im Falle von Option 2 Anträge aus Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaaten zu richten seien, antwortet das **Sekretariat**, dass es weiterhin als Schnittstelle zwischen Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaaten und der ERA fungieren werde. Es werde Anträge aus Nicht-EU-Vertragsstaaten gerne entgegennehmen und an die ERA weiterleiten.

Die **ERA** befürwortet zwar das Prinzip eines einzigen Registers, äußert sich jedoch besorgt über die steigende Arbeitslast für die ERA, wenn alle OTIF- und OSShD-Mitgliedstaaten in das von der ERA geführte Register integriert werden sollten.

Zur Veranschaulichung der limitierten Arbeitslast aus der OSShD erklärt das **Sekretariat**, dass es bislang nur einen Antrag aus einem OSShD-Staat erhalten habe. Diese Anträge würden auch weiterhin an die OTIF und nicht an die ERA gerichtet.

Der CTE beauftragt das Sekretariat der OTIF, im Hinblick auf einen Vereinbarungsentwurf zu einem gemeinsamen OTIF-EU-VKM-Register mit der EU in Kontakt zu treten. Bei der Ausarbeitung der Vereinbarung sollte die Anzahl der Anträge aus Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaaten auf die einfachste und praktischste Art und Weise sorgfältig geprüft, und dabei auch eine mögliche Steigerung der Arbeitslast in Betracht gezogen werden.

Folgende Änderung (Korrektur eines Tippfehlers) in Dokument A 92-00/1.2013 Version 01 wird berücksichtigt werden:

Abschnitt 4 erster Absatz	<i>Änderung betrifft nicht die deutsche Fassung</i>	<i>Änderung betrifft nicht die deutsche Fassung</i>
------------------------------	---	---

Schlussfolgerung:

Auf der Grundlage des Dokumentes und der oben aufgeführten Änderungen unterstützt der CTE die Initiative zur Einrichtung eines gemeinsamen VKM-Registers.

10. Verfahren zum Umgang mit Mängeln in den ETV

Das **Sekretariat** erklärt, dass die möglichen Verfahren zum Umgang mit Mängeln und Änderungen bei den Treffen der WG TECH im September und November 2012 diskutiert worden seien. Das **Sekretariat** schlägt einen auf der EU-Methode zum Umgang mit Mängeln in den TSI basierendes Verfahren vor. Dieses vorgeschlagene Verfahren wäre mit dem EU-Verfahren kompatibel. Dies sei wichtig, da sowohl in den EU- wie auch in den OTIF-Vorschriften oft Verbesserungen nötig seien und ETV und EU-Eisenbahnvorschriften äquivalent sein müssten.

Dokument A 94-00/1.2012 Ver.03 beschreibe das Verfahren und erkläre, dass eine Annahme dank der bereits bestehenden Rechtsvorschriften (Artikel 8a APTU) nicht nötig sei. In dem beschriebenen Verfahren liege der Fokus auf der Harmonisierung der Standpunkte der EK/ERA und der OTIF zu derartigen Änderungen, um eine homogene Umsetzung der Änderungen gewährleisten zu können. Der CTE müsse allen Änderungen zustimmen. Änderungen könnten bei einer ordentlichen Tagung angenommen werden oder, bei dringenden Änderungen, auf einer außerordentlichen Tagung. Eine weitere Möglichkeit stelle für Fälle, die keine Diskussion erfordern, die Abstimmung im schriftlichen Verfahren dar.

Änderungen an TSI beispielsweise könnten durch eine von der ERA herausgegebenen technischen Stellungnahme unterstützt werden. In diesen Fällen wäre eine Koordinierung der Standpunkte der ERA und der OTIF notwendig. In jedem Fall werde die ERA auch weiterhin eine eigene technische Stellungnahme abgeben und die OTIF werde ihre eigene technische Interpretation abgeben.

DE merkt an, dass das (EU)-Verfahren komplex erscheinen möge, versichert dem CTE aber, dass es nach der praktischen Umsetzung in der EU gut funktioniere und nicht zu bürokratisch sei.

Der **Vorsitzende** dankt **DE** für diesen wertvollen Beitrag und fügt an, dass er diese Lösung für praktisch und durchführbar halte und denke, dass sie in angemessener Zeit umgesetzt werden könne.

Schlussfolgerung:

Der **CTE** nimmt das Verfahren zum Umgang mit Mängeln in ETV im OTIF Sekretariat zur Kenntnis. Er wünscht, Feedback betreffen den praktischen Nutzen des Verfahrens zu erhalten.

11. Notifizierung der nationalen technischen Anforderungen gemäß Artikel 12 APTU

Das **Sekretariat** erklärt, für diesen TOP Dokument A 92-01/1.2013 vorbereitet zu haben, welches einen detaillierten Überblick über die beim Sekretariat der OTIF eingegangenen Notifizierungen nationaler technischer Anforderungen liefere. Frist für die Notifizierung nationaler technischer Anforderungen gemäß Artikel 12 § 1 APTU sei der 1. März 2011 gewesen. Da nicht alle OTIF-Vertragsstaaten ihre Anforderungen bis Ablauf der Frist notifiziert hätten, habe der CTE auf seiner letzten Tagung (Mai 2012) beschlossen, die Frist bis zum 31. Oktober 2012 zu verlängern. Das Sekretariat der OTIF habe die Mitgliedstaaten am 3. August 2012 in Rundschreiben A 92-00/501.2012 an ihre Notifizierungspflicht ihrer nationalen technischen Anforderungen erinnert.

Das Sekretariat habe zur Kenntnis genommen, dass die nationalen technischen Anforderungen der EU auf der Website der Europäischen Kommission in der NOTIF-IT Datenbank und auf der ERA-Website in der öffentlichen RDD-Datenbank veröffentlicht würden, wodurch die nationalen technischen Anforderungen der EU-OTIF-Vertragsstaaten öffentlich zugänglich seien. Das Sekretariat halte dies für ausreichend und konform mit dem Übereinkommen.

Für alle Nicht-EU-Vertragsstaaten beinhalte das Dokument einen Überblick über die notifizierten nationalen technischen Anforderungen und deren Anwendungsbereich (erhaltene Zusammenfassungen und Volltextfassungen). Viele Nicht-EU-Vertragsstaaten hätten ihre nationalen technischen Anforderungen immer noch nicht notifiziert; gemäß einer strikten Auslegung von Artikel 12 § 1 APTU bedeute dies, dass diese Staaten keine nationalen technischen Anforderungen hätten.

Schlussfolgerung:

Der CTE nimmt das Dokument und die Erläuterungen des Sekretariates ohne weitere Kommentare zur Kenntnis.

12. Konsultation der Nicht-EU-OTIF-MS zu TSI-Entwürfen:

Das **Sekretariat** erklärt, dass Dokument A 94-00/1.2013 einen Überblick über die im Laufe des letzten Jahres stattgefundenene Konsultation der Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaaten sowie die Rundschreiben, mit denen die TSI-Entwürfe samt Frist für die Kommentare publik gemacht worden seien, enthalte. Folgende TSI seien betroffen:

- 1) LOC & PAS
- 2) SRT

- 3) PRM
- 4) ENE
- 5) INF
- 6) NOI

Unter Punkt 3 sei die Anzahl der beim OTIF-Sekretariat eingegangenen Kommentare zu sehen. Das Sekretariat der OTIF habe die Kommentare ohne eigene Stellungnahme an die Europäische Kommission weitergeleitet, da die Sektion Technik nicht befugt sei, die Kommentare anderer Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaaten zu bewerten.

Schlussfolgerung:

Der CTE nimmt das Dokument und die Erläuterungen des Sekretariates ohne weitere Kommentare zur Kenntnis.

13. Fahrzeugregister

13.1 Entwicklungsstand der NVR in den Vertragsstaaten

Das **Sekretariat** erklärt, dass Dokument A 92-01/1.2013 einen detaillierten Überblick über den Entwicklungsstand der NVR in den Vertragsstaaten beinhalte. Die Informationen stammten aus dem Mai dieses Jahres.

Lediglich die Schweiz habe ein den Anforderungen der OTIF entsprechendes NVR erstellt. In anderen Vertragsstaaten seien die NVR unterschiedlich weit entwickelt (in der Republik Serbien z.B. bereits sehr weit fortgeschritten), von wieder anderen Vertragsstaaten lägen dem OTIF-Sekretariat weder Informationen noch Notifizierungen über die Nichtumsetzung des NVR gemäß den OTIF-Vorschriften vor.

Schlussfolgerung:

Der CTE nimmt das Dokument und die Erläuterungen des Sekretariates ohne weitere Kommentare zur Kenntnis.

14. Strategie und Arbeitsprogramm des Fachausschusses für technische Fragen

Das **Sekretariat** betont, dass es sich hier um einen für die OTIF äußerst wichtigen Tagesordnungspunkt handele. Mit Dokument A 92-03/3.2013 werde das Ziel einer klaren Richtung und Strategie für die Entwicklung technischer Vorschriften in den kommenden Jahren verfolgt. Am Anfang des Dokuments befinde sich ein Überblick über die Ergebnisse der letzten CTE-Tagung und der im letzten Jahr beschlossenen Prioritäten.

Darauf folge eine Kategorisierung der Hauptaktivitäten innerhalb der Sektion Technik und des Zuständigkeitsbereiches des CTE. Die Aktivitäten der Sektion Technik ließen sich in vier Bereiche gliedern:

1. Revision und Änderungen der geltenden ETV. Mit der steigenden Anzahl angenommener Vorschriften, werde immer häufiger geprüft werden müssen, dass die OTIF-Vorschriften auf dem aktuellsten Stand und konform zu den EU-Vorschriften seien. Für das kommende Jahr halte das **Sekretariat** eine Aktualisierung der ETV LÄRM sowie der ETV GEN-A und GEN-C entsprechend den Änderungen in der EU für notwendig.

2. Entwerfen neuer Vorschriften. Dies sei klar eine anspruchsvolle Aufgabe und kein reines „*copy and paste*“ der EU-Vorschriften (wie z.B. TSI). Eine Analyse des gesetzlichen Umfelds der OTIF innerhalb des rechtlichen Anwendungsbereichs der OTIF, in den die ETV eingebettet würden, sei notwendig, wie auch ein Vergleich mit dem rechtlichen Umfeld der EU, in den die TSI eingebettet seien, um sicherstellen zu können, dass die ETV korrekt entworfen würden. Ein gutes Beispiel für solch eine Arbeit sei die überarbeitete ETV WAG, die bei dieser Tagung angenommen worden sei und in die das OTIF-Sekretariat einige Sicherheitsmanagementvorschriften hätte integrieren müssen.

Diese beiden Aktivitäten würden in der WG TECH koordiniert werden.

3. Eine dritte Aufgabe sei die „Weiterverbreitung“ und das „Monitoring“. Mit der Einführung der ETV und weiteren OTIF-Vorschriften gebe es nun zahlreiche miteinander verknüpfte Dokumente, die für jemanden, der nicht tagtäglich damit zu tun habe, nicht einfach zu verstehen seien. Das Sekretariat verstehe es als eine seiner Aufgaben, die Vertragsstaaten, insbesondere die Nicht-EU-Mitgliedstaaten, beim Verständnis und der korrekten Umsetzung der OTIF-Vorschriften zu unterstützen. Zur vollen Funktionsfähigkeit des COTIF müssten die Vertragsstaaten darauf vertrauen können, dass andere Vertragsstaaten die OTIF-Bestimmungen korrekt umgesetzt hätten. Dies könne auf verschiedenste Weise geschehen, z.B. durch erläuternde Dokumente (wie das kürzlich herausgegebene Dokument zu den ECM-Vorschriften), bilaterale oder multilaterale Treffen, Workshops usw. Das OTIF-Sekretariat sei für Vorschläge zur Optimierung der Unterstützung der OTIF-Vertragsstaaten offen. In Zusammenhang mit der Weiterverbreitung von Informationen und Unterstützung stehe das Monitoringprinzip. Um gegenseitiges Vertrauen zwischen den OTIF-Vertragsstaaten zu erreichen, halte die OTIF es für wichtiger denn je, einen gewissen Überblick über die Art der Umsetzung der Vorschriften zu haben. Dies sollte auch bei der korrekten und kohärenten Umsetzung der Vorschriften helfen. Zusätzlich zur Weiterverbreitung sei es nützlich, in Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission und der ERA einen Weg zur Herausgabe von Anwendungshandbüchern zu finden. Diese seien nahezu unerlässlich, wenn die Vorschriften betreffend Bau korrekt angewendet werden sollten.
4. Die letzte Aktivität betreffe „Studien“. Die OTIF möchte jungen Hochschulabsolventen aus ihren Mitgliedstaaten die Möglichkeit geben, für einen begrenzten Zeitraum bei der OTIF zu arbeiten. Der Schwerpunkt ihrer Arbeit läge auf einem oder zwei Themen, wo sie bestimmte, für die OTIF wichtige Elemente, für die diese aber keine Ressourcen übrig habe, genauer untersuchen könnten. Die Arbeit könnte unter der Aufsicht und mit der Unterstützung des OTIF-Teams durchgeführt werden. Ein als Priorität einzustufendes Element sei eine Studie über den Informationsaustausch im internationalen Güterverkehr. Es gebe in diesem Bereich verschiedene Vorschriften und Praktiken, z.B. die TSI TAF, vom Privatsektor betriebene Datenbanken, elektronische Frachtnotizen usw. für den Austausch von Informationen zwischen Eisenbahnunternehmen, ECM und sonstigen Akteuren. Für die OTIF sei es entscheidend, einen umfassenden Überblick über diesen konkreten Bereich zu erhalten.

Auf lange Sicht schlage die OTIF für die Entwicklung technischer Vorschriften ein System vor, mit dem nicht nur das Fahrzeugaustauschmodell, sondern auch das Interoperabilitätsmodell unterstützt würde. Das COTIF werde auch in Zukunft mit beiden Modellen kompatibel bleiben. Die Idee sei, dem Interoperabilitätsmodell die Tür zu öffnen und gleichzeitig zu berücksichtigen, dass einige Staaten diese Regeln nicht anwenden werden, da sie beim Fahrzeugaustauschmodell bleiben würden. Die Entwicklung von ETV für Lokomotiven beispielsweise sei nur im Interoperabilitätsmodell sinnvoll. APTU und ATMF enthielten Bestimmungen, mit denen die Vertragsstaaten die Möglichkeit hätten, bestimmte Vorschriften nicht anzuwenden.

In Bezug auf die jüngste Vergangenheit sei folgendes festzuhalten:

- 2009 sei eine rechtliche Grundlage für die weitere Entwicklung von ETV erstellt worden (z.B. Anforderungen für eine unabhängige Bewertung).
- 2012 sei Level 1 der Entwicklung von technischen OTIF-Vorschriften erreicht worden (Güterwagenpaket angenommen: ETV WAG, ETV NOI, ETV GEN-A und ETV GEN-G). Hiermit werde der Austausch von Güterwagen im internationalen Verkehr basierend auf OTIF-Vorschriften ermöglicht.

Die OTIF schlage vor, dasselbe im Bereich Reisezugwagen zu tun: Entwicklung einer ETV PAS zur Ermöglichung des Austausches von Reisezugwagen im internationalen Verkehr. Elemente der TSI LOC & PAS würden übernommen und ergänzt um fahrzeugbezogene Vorschriften aus den TSI SRT und PRM, vermutlich – wie bei der ETV WAG – mit zusätzlichen Sicherheitsmanagementvorschriften. Es sollte geklärt werden, ob es möglich sei, einen dem Abschnitt 7.1.2 der ETV WAG entsprechenden Textteil (freiwillige Schließung offener Punkte durch auf dem RIC basierende technische Lösungen) in die ETV PAS zu integrieren. Die Annahme des Personenverkehrpaketes entspräche Level 2, und eine nahezu vollständige Kompatibilität mit dem Fahrzeugaustauschmodell wäre ebenfalls gewährleistet. Daraufhin könnten auch Level 3 und 4 erreicht werden, wo das Interoperabilitätsmodell zu bevorzugen sei. Die Vertragsstaaten seien völlig frei, bei der Auswahl des angewendeten Levels. Das **Sekretariat** fordert den CTE zur Unterstützung der in Kapitel 4 des Dokuments dargelegten Schlussfolgerung auf.

Der **Vorsitzende** unterstreicht die Wichtigkeit dieses Dokumentes, es handele sich hier um eine klare Positionierung durch die Leitung der OTIF in Bezug auf die Entwicklung der technischen Vorschriften der OTIF und die Aktivitäten der Sektion Technik.

Der Vertreter der EU fügt an, dass es eine vorbereitende Diskussion über das Dokument zu Strategie und Arbeitsprogramm zwischen der Europäischen Kommission und dem OTIF-Sekretariat gegeben habe. Er begrüße die Idee mit den verschiedenen Zeitfenstern und die Möglichkeit zur Diskussion verschiedener Schritte außerordentlich, wie auch die Idee der zwei Konzepte (Fahrzeugaustausch- und Interoperabilitätsmodell). Die Aussage im Dokument, das EU-Modell sei mit dem Fahrzeugaustauschkonzept nicht kompatibel, sei aber nicht ganz korrekt, das EU-Modell mit Teilsystemen und TSI zur Spezifizierung von Parametern und Schnittstellen erlaube auch den Fahrzeugaustausch. Das Fahrzeugaustauschmodell könne als mit den TSI kompatibles Modell des Einzelwagenverkehrs angesehen werden. Möglicherweise beziehe sich der Text auf die Kupplungssysteme zwischen den Fahrzeugen, die in den TSI nicht näher spezifiziert würden, dies bedeute jedoch nicht, dass das EU-Modell mit dem Fahrzeugaustauschmodell nicht kompatibel sei (das Kupplungssystem könne Gegenstand von vom Sektor angewendeten Normen sein). Die für die Zukunft ins Auge gefasste Strategie sei sehr interessant, es handele sich um ein schrittweises Vorgehen (zunächst Güterwagen, dann Reisezugwagen, dann der gesamte Zug und zuletzt die Infrastruktur). Insgesamt stimme die Europäische Kommission dieser Vorgehensweise zu. Die Experten sollten die Idee der Trennung der TSI LOC & PAS, wodurch nur Personenwagen betreffende Spezifizierungen übernommen würden, jedoch noch genauer überprüfen, dies bedeute einen großen Arbeitsaufwand und stelle vermutlich nicht die Ideallösung dar, da es aktuell auch Personenwagen mit Eigenantrieb gebe. Die Europäische Kommission unterstütze dieses Modell prinzipiell.

Sicherheitsmanagementvorschriften für Level 2 würden voraussichtlich keine Auswirkungen auf die ATMF haben. Er fragt, ob eine Überarbeitung der ATMF nötig oder bereits im Rahmen dieser Strategie geplant sei. Ein weiteres Thema sei die Entwicklung von Vorschriften für das 1520 mm Netz und deren Auswirkungen auf künftige Entwicklungen. Betreffend die Zuständigkeit des CTE im Bereich Weiterverbreitung und Monitoring bzw. Studien, mit Ausnahme der Veröffentlichung von

Registern, habe man Zweifel. **Der Vertreter der EU** würde klar unterscheiden zwischen den ersten beiden Aktivitäten (Überarbeitung und Änderung von ETV bzw. Entwicklung von ETV), wofür der CTE eindeutig zuständig sei und in die Vorbereitung und Abstimmung über die Dokumente am Ende mit einbezogen werden müsse, und den Aktivitäten 3 (Weiterverbreitung und Monitoring) und 4 (Studien), wobei es sich eher um Aufgaben des Sekretariates handele, wenn auch unter Aufsicht des CTE.

Auch die **CER** wundert sich über die Trennung von Reisezugwagen und Lokomotiven. Die TSI LOC & PAS decke in der Tat Reisezugwagen sowie auch Triebwagen, EMU (Elektrotriebwagenzüge) und DMU (Dieseltriebwageneinheiten) ab. Die CER hält diese Art der Diskriminierung zwischen Zügen mit Lokomotiven und Reisezugwagen und solchen mit Triebwagen für nicht notwendig. Es wäre schwierig und äußerst arbeitsaufwendig, eine Lösung für die Schließung der offenen Punkte zu finden, da diese Trennung in der TSI nicht bestehe. Er erinnert an die Ergebnisse der Ad-hoc-Sicherheitsuntergruppe, die die erste Möglichkeit darin gesehen habe, einzelne Sicherheitsbestimmungen in die ETV WAG zu integrieren, die zweite Möglichkeit wäre die Änderung der ATMF, einer Aufgabe für den Revisionsausschuss in näherer Zukunft. Die Register seien für die betriebliche Nutzung und die **CER** sei an allen die Register betreffenden Fragen sehr interessiert, so z.B. auch am ERATV (Europäisches Register genehmigter Fahrzeugtypen) und dem Infrastrukturregister, mit denen die Kompatibilität zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur sichergestellt würde und die beide im Dokument nicht erwähnt würden. Die Register würden auch über die Grenzen der EU hinaus genutzt.

Die **ERA** fügt an, dass derzeit eine beachtliche Flotte existierender Reisezugwagen in Betrieb sei, auf die die TSI LOC & PAS keine Anwendung finde. Zudem würde die ETV nur für neue und zum Betrieb zuzulassende Fahrzeuge gelten. Die Tendenz für neue Fahrzeuge im Personenverkehr gehe in Richtung Wagengruppen, DMU und EMU, nicht in Richtung neuer Reisezugwagen. Die Entwicklung einer ETV PAS würde keinen großen Mehrwert schaffen, da es im Vergleich zu Wagengruppen, DMU und EMU nur sehr wenige Reisezugwagen geben werde. Für das Fahrzeugtauschmodell müssten darüber hinaus detaillierte Vorschriften zu Schnittstellen, ähnlich Anhang C der ETV WAG, entwickelt werden, was bereits sehr arbeitsaufwendig sei. In der TSI LOC & PAS gebe es keine derartigen Bestimmungen. Auch in den OTIF-Vertragsstaaten ohne offenen Zugang zur Infrastruktur, könnten vollständige Wagengruppen auf der Grundlage bilateraler Abkommen zwischen Eisenbahnunternehmen immer noch in mehreren Ländern im internationalen Verkehr betrieben werden. Eine ETV, die auch Triebfahrzeuge abdeckt, sei im internationalen Verkehr daher sinnvoll.

Das **Sekretariat** dankt für diese nützlichen Kommentare. Man stimme dem Kommentar des Vertreters der EU zu; der Titel des Dokumentes sei Strategie und Arbeitsprogramm des CTE, Teile des Dokumentes beschrieben jedoch auch Aktivitäten des OTIF-Sekretariates, die nicht unter der direkten Kontrolle des CTE stünden. Das Problem sehe man daher eher im Titel als im Inhalt des Dokumentes. Betreffend die Register sollte das Dokument möglicherweise genauere Informationen zu allen mit den Registern in Verbindungen stehenden Aktivitäten enthalten. Gleichmaßen sollte bezüglich der Sicherheitsmanagementvorschriften und ATMF die Analyse der ATMF-Änderungen auf die Tagesordnung der WG TECH gesetzt werden. Die Kommentare zur ETV PAS habe man zur Kenntnis genommen und man könne sie auch nachvollziehen. Mit Einführung der TSI LOC & PAS in der EU sei die Erfüllung der RIC-Bedingungen für eine Genehmigung in der EU nicht mehr ausreichend. Das Sekretariat stimme der ERA soweit zu, dass weniger Reisezugwagen hergestellt würden und die Anzahl der Wagengruppen steige; in einigen Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten gebe es jedoch noch einen Markt für Reisezugwagen, insbesondere im internationalen Verkehr. Erst kürzlich habe die OTIF vor dem Problem gestanden, einen neuen Reisezugwagen in EU- und Nicht-EU-

Vertragsstaaten zulassen zu müssen. Dieser Reisezugwagen habe alle Anforderungen aus RIC und TSI erfüllt, hätte aber nicht in einem Schritt zugelassen werden können. Das Sekretariat schätze es, dass die TSI LOC & PAS Vorschriften für alle Fahrzeugtypen, d.h. Lokomotiven, Wagengruppen, Reisezugwagen usw. enthalte, aber diese Anforderungen seien ziemlich klar voneinander getrennt. Möglicherweise sei es eine gute Idee, zunächst zu überprüfen, ob einige RIC-Elemente integriert werden könnten, da mit den RIC-Vorschriften übereinstimmende Reisezugwagen jahrzehntelang frei verkehren konnten und diese Vorschriften nicht ersetzt worden seien. Man könnte einem ähnlichen Prinzip folgen wie bei der die RIV-Vorschriften ersetzenden ETV WAG.

DE unterstreicht, dass der Hauptaspekt die größtmögliche gegenseitige Anerkennung zwischen EU- und OTIF-System sei. Die TSI LOC & PAS sollte in eine ETV LOC & PAS übertragen werden. Dabei sollte jedoch überprüft werden, ob ein dem Kapitel 7.1.2 der ETV WAG entsprechendes Kapitel mit zusätzlichen Anforderungen für die gegenseitige Anerkennung einer vollständigen Fahrzeugzulassung für Einzelreisezugwagen integriert werden könne. In Verbindung mit der ersten Fassung der TSI LOC & PAS sei die Einführung von Kapitel 7.5.4 aus der TSI WAG diskutiert worden, bislang zwar ohne Erfolg, was aber vermutlich auf Zeitmangel zurückzuführen sei. Sollten die Nicht-EU-Vertragsstaaten ein solches Kapitel für notwendig halten, werde **DE** sich einer Wiedererwägung dieses Themas nicht entgegenstellen. In diesem Fall sollte es ein separates, klar abgegrenztes Kapitel geben, so dass keine Missverständnisse an der Kompatibilität der TSI mit der ETV entstehen könnten.

Der **Vorsitzende** stellt fest, dass dies nun schon die dritte Wortmeldung gegen eine Aufspaltung der TSI LOC & PAS sei. Er schlägt folgende Schlussfolgerungen vor:

1. Entwicklung einer ETV LOC & PAS (statt ETV PAS),
2. Überarbeitung der ATMF im Hinblick auf Sicherheitsaspekte,
3. Berücksichtigung der Register,
4. Weiterverbreitung und Monitoring zur Diskussion in der WG TECH,
5. Folgende Prioritätensetzung:
 - a. Entwicklung der UTP LOC & PAS,
 - b. Überarbeitung der ETV LÄRM.

Die **ERA** schlägt vor, die Überarbeitung der Anhänge H und I der ETV WAG analog zu den Entwicklungen innerhalb der EU zu den Aktivitäten in Kapitel 3.1 hinzuzufügen (Schließung der offenen Punkte betreffend Zugortungssysteme in der TSI CCS, Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung).

Der Vertreter der EU unterstützt die Prioritätenänderung von der Entwicklung einer ETV PAS hin zu einer ETV LOC & PAS. Aktivitäten rund um Anwendungshandbücher, Weiterverbreitung von Informationen, Monitoring und Studien in strategischen Bereichen sollten von der WG TECH diskutiert und begleitet werden, der CTE sollte sich damit aber nicht beschäftigen, da er im Zusammenhang mit diesen Aktivitäten keine Entscheidungsbefugnis habe. Die Registerfrage sollte an die WG TECH weitergeleitet und dem CTE im Falle von geänderten Spezifizierungen erneut vorgelegt werden.

CH schlägt vor, die letzten drei Aufgaben zu streichen: Entwicklung von Anwendungshandbüchern, Weiterverbreitung von Informationen und Monitoring und Studien, da die Liste bereits zahlreiche höher einzustufende Prioritäten enthalte. Zudem brauche das Sekretariat kein Mandat für diese Aufgaben.

Das **Sekretariat** antwortet, dass diese Aktivitäten Teil des aktuellen Mandats des Generalsekretärs seien und zu den Prioritäten des Sekretariates gehörten, für den CTE aber vermutlich weniger wichtig seien.

Der Titel des Dokumentes sollte angepasst werden, so dass deutlich werde, dass der Inhalt Strategie und Arbeitsprogramm der Sektion Technik betrifft.

Das **Sekretariat** fragt, ob das Dokument überarbeitet oder ob die Schlussfolgerungen zu diesem Dokument in der Niederschrift präzise wiedergegeben werden sollten.

Der Vertreter der EU hält das Dokument für sehr wichtig und schlägt vor, das Sekretariat mit dessen Überarbeitung im Sinne der bei diesem CTE geführten Diskussionen zu beauftragen. Es könne dann von der WG TECH diskutiert werden.

Die **ERA** schlägt als redaktionelle Änderung in Anlage 1 Punkt 14 rechte Spalte nach dem Satz „Die ETV GEN-D legt die Anforderungen für die Erklärungen fest, das Format für den „Bewertungsbericht“ wurde noch nicht bestimmt“ einen zusätzlichen Satz vor, in dem steht, dass ETV WAG und ETV NOI den Inhalt dieses Dokuments festlegen.

Die **CER** hat eine Frage zu Anlage 1 Punkt 2 zur Validierung und Veröffentlichung von technischen Normen, wo keine Aktivitäten geplant seien. Es gebe ein harmonisiertes System in der EU, wo durch die Veröffentlichung eines Verweises auf eine Norm im Amtsblatt der EU eine Konformitätsvermutung geschaffen werde. Die Frage sei, wie dies im OTIF-System funktionieren werde. Sollte jemand zur Angabe der Konformität mit den Anforderungen der ETV dieselbe Norm anwenden wollen, werde die Norm dann als konformitätsschaffend mit dem OTIF-System angesehen werden oder nicht? Seien in diesem Bereich Arbeiten geplant?

Der **Vorsitzende** schließt, dass die nächste WG TECH sich mit der von der CER aufgeworfenen Frage befassen werde.

15. Verschiedenes

Entfällt.

16. Nächste Tagung

Als Datum für die nächste (7.) Tagung schlägt das Sekretariat den 4. und 5. Juni 2014 voraussichtlich in Bern vor.

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

- 20. Tagung am 11. und 12. September 2013 in Istanbul
- 21. Tagung am 3. und 4. Dezember 2013 in Bern
- 22. Tagung am 5. und 6. Februar 2014 (außerhalb von Bern, genauer Ort noch zu bestimmen).

Der **CTE** stimmt diesen Daten zu.

SCHLUSSBEMERKUNGEN

Der **Vorsitzende** stellt zusammenfassend fest, dass der CTE ein hohes Maß an Übereinstimmung mit den EU-Vorschriften für den Güterverkehr erreicht habe. Diese guten und in sehr kurzer Zeit erzielten Ergebnisse seien der sehr guten Vorbereitung der Texte durch das Sekretariat der OTIF in

Zusammenarbeit mit der ERA zu verdanken. Er dankt auch Herrn Sorger für die Sicherstellung des Quorums. Dann dankt er den Mitgliedstaaten, die andere Mitgliedstaaten vertreten haben. Der Europäischen Kommission und der ERA dankt er dafür, dass die Entwicklungen in der EU in einer Weise durchgeführt worden seien, die eine Übertragung in OTIF-Vorschriften ermöglicht habe, wobei gleichzeitig auch die Interessen der Nicht-EU-Mitgliedstaaten durch das COTIF sichergestellt werden konnten. Er dankt den Delegierten für ihre künftigen Bemühungen im Sinne der Umsetzung der angenommenen Bestimmungen in den Vertragsstaaten. Ebenfalls dankt er den Beobachtern, die die eigentlichen Nutzer der vom CTE angenommenen Texte seien. Er weist darauf hin, dass der Sektor wichtige und wertvolle Informationen liefere, die dem CTE bei der Verbesserung der Texte helfen. Schließlich dankt er den Dolmetschern und schließt die 6. Tagung des CTE.