



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**

## **7. Tagung**

## **Niederschrift**

---

**Bern, 4.-5. Juni 2014**

## TAGESORDNUNG

1. Annahme der Tagesordnung
2. Anwesenheit und Quorum
3. Wahl des Vorsitzenden
4. Bericht der Arbeitsgruppe WG TECH des Fachausschusses für technische Fragen (zur Information)
5. Revision ATMF (zur Annahme als Empfehlung an den Revisionsausschuss)
6. Einheitliche Technische Vorschriften (ETV) (zur Annahme)
  - 6.1 ETV LOC & PAS
  - 6.2 ETV PRM
  - 6.3 ETV Kennzeichnung
  - 6.4 ETV GEN-A Änderung
  - 6.5 ETV GEN-C Änderung
  - 6.6 Aktualisierung der ETV WAG
  - 6.7 Aktualisierung der NVR Spezifikationen
7. Stand der Notifizierung der nationalen technischen Anforderungen gemäß Artikel 12 APTU (zur Information)
8. Konsultation der Nicht-EU-OTIF-MS zu TSI-Entwürfen: (zur Information)
  - 1) TAF
  - 2) OPE
  - 3) CCS
9. Gemeinsames OTIF/ERA Register für VKM und ECM (zur Information)
10. Entwicklungsstand der NVR in den Vertragsstaaten (zur Information)
11. Arbeitsprogramm des Fachausschusses für technische Fragen für 2014 und darüber hinaus (zur Diskussion)
12. Verschiedenes
13. Nächste Tagung

## BERATUNGEN

### Begrüßung des Generalsekretärs

Herr **François Davenne** eröffnet die Tagung des Fachausschusses für technische Fragen (CTE). Er begrüßt alle Teilnehmer. Er betont auch das gute Kooperationslevel zwischen ERA, Kommission und OTIF und weist darauf hin, dass die bei dieser Tagung zu diskutierenden Dokumente weitreichende Auswirkungen auf den Eisenbahnbetrieb und Investitionen in den Eisenbahnsektor haben würden.

Der Generalsekretär greift den Textentwurf der überarbeiteten ATMF heraus, dessen Annahme er sich bei der 25. Tagung des Revisionsausschusses am 26. Juni erhoffe. Mit diesem Dokument würden eine Reihe Sicherheitskonzepte in die ATMF aufgenommen und gemeinsame Vorschriften für den Betrieb und die Zusammensetzung von Zügen, nicht nur innerhalb der Europäischen Union, sondern auch in Nicht-EU-Staaten geschaffen.

Der Generalsekretär erwähnt auch die bedeutende Anzahl an Dokumenten, die bei dieser Tagung zu Annahme stünden. Die OTIF werde weiterhin Vorschriften für die Interoperabilität und Kompatibilität der Systeme erlassen, und zwar mit Blick über die EU hinaus auf einen breiteren geografischen Raum.

In Bezug auf die Tagesordnung hofft der Generalsekretär auf eine gute Zusammenarbeit und wünscht allen Teilnehmern eine exzellente Tagung.

Herr **Bas Leermakers** (Leiter der Sektion Technik der OTIF) begrüßt ebenfalls die Teilnehmer und Dolmetscher und heißt sie zur 7. Tagung des CTE willkommen. Er informiert die Teilnehmer, dass eine Simultanverdolmetschung ins Deutsche, Englische und Französische bereitgestellt und die Tagung zudem aufgezeichnet werde.

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 inhaltlichen Diskussionen zu den Dokumenten seien in drei Arbeitsgruppentagungen (WG TECH) geführt worden, die seit der 6. CTE-Tagung stattgefunden hätten. Zusätzlich habe es im selben Zeitraum drei Treffen einer Ad-hoc-Untergruppe zur Revision der ATMF gegeben.

### 1. Annahme der Tagesordnung

Das **Sekretariat der OTIF** (nachstehend „Sekretariat“) erklärt, dass die vorläufige Tagesordnung mit Rundschreiben vom 3. April 2014 (Rundschreiben **A 92-03/502.2014**) an die Teilnehmer verschickt worden sei.

Der **Vertreter der EU, Herr Patrizio Grillo**, begrüßt seinerseits die Teilnehmer und erklärt, bei dieser Tagung die EU zu vertreten. Im Sinne der Transparenz informiert er die Nicht-EU-Mitgliedstaaten, dass bei einigen Tagesordnungspunkten (TOP 5 Revision ATMF und TOP 6 ETV) die EU für die OTIF-Vertragsstaaten abstimmen werde, die gleichzeitig EU-Mitgliedstaaten seien.

Der CTE nimmt die Tagesordnung der 7. Tagung an.

In Zusammenhang mit den seit der letzten CTE-Tagung stattgefundenen Entwicklungen informiert das **Sekretariat** den CTE über den Abschluss einer Verwaltungsvereinbarung zwischen OTIF,

Kommission und ERA<sup>1</sup> und ihrer ersten konkreten Ergebnisse, wie der gemeinsamen OTIF/ERA-Register für VKM und ECM, die beide seit dem 1. April 2014 in Betrieb seien.

## 2. Anwesenheit und Quorum

Das **Sekretariat** erinnert daran, dass all diejenigen Mitgliedstaaten der OTIF Mitglieder des CTE seien, die die APTU oder ATMF anwenden, aktuell 36 der 49 OTIF-Mitgliedstaaten.

Das **Sekretariat** informiert den CTE, das zum Zeitpunkt der Tagung das Stimmrecht eines Vertragsstaates gemäß Artikel 26 § 7 COTIF ausgesetzt sei, zwei Vertragsstaaten die ATMF nicht anwenden würden (sie hätten bei TOP 5 kein Stimmrecht) und die EU bei den TOP 5 und 6 die Stimmrechte aller EU-Mitgliedstaaten, die auch COTIF-Vertragsstaaten seien, wahrnehme (19 Stimmberechtigte bei TOP 5 und 20 Stimmberechtigte bei TOP 6).

Das notwendige Quorum wird auf der Grundlage der Anmeldungen zur Tagung berechnet.

**APTU:** Das Quorum zur Annahme der APTU-Vorschriften liegt bei **18** Staaten (35 Vertragsstaaten mit Stimmrecht). Mit den **20** EU-OTIF-Vertragsstaaten und **6** Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaaten kommt man auf 26 anwesende oder vertretene Staaten mit Stimmrecht:

*Das für die Beschlussfähigkeit in Bezug auf die APTU nötige Quorum ist somit erreicht (+ 8).*

**ATMF:** Das Quorum zur Annahme der ATMF-Vorschriften liegt bei **17** Staaten (33 Vertragsstaaten mit Stimmrecht). Mit den **19** EU-OTIF-Vertragsstaaten und **6** Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaaten kommt man auf 25 anwesende oder vertretene Staaten mit Stimmrecht:

*Das für die Beschlussfähigkeit in Bezug auf die ATMF nötige Quorum ist somit erreicht (+ 8).*

Das **Sekretariat** erklärt das Verfahren zur Annahme der Dokumente zu den TOP 5 und 6. Alle Dokumente seien auf die Website der OTIF hochgeladen worden. Diese hochgeladenen Dokumente, einschließlich der im für den CTE 7 vorbereiteten Sitzungsdokument vorgenommenen Änderungen, zu denen es wiederum Kommentare der Teilnehmer gegeben habe, würden gemeinsam den dem CTE zur Annahme unterbreiteten Vorschlag bilden. Zur Erleichterung des Annahmeprozesses würden vor der Abstimmung alle Dokumente am Bildschirm in der konsolidierten Fassung mit allen Änderungen gezeigt.

Der CTE stimme gleichzeitig über alle drei Sprachfassung ab.

## 3. Wahl des Vorsitzenden

Das **Sekretariat** erklärt das Verfahren zur Wahl des Vorsitzenden.

In Anwendung dieses Verfahrens und mangels Vorschlägen von Seiten der Delegierten schlägt das **Sekretariat** die Schweiz (Herrn Bacher) als Vorsitzenden der Tagung vor. Herr Roland Bacher akzeptiert die Nominierung und der **CTE** bestimmt einstimmig die Schweiz in Person von Herrn Roland Bacher zum Vorsitzenden für die Tagung.

<sup>1</sup> Unterzeichnet in Brüssel am 24. Oktober 2013 und den Mitgliedstaaten in Rundschreiben A 57-21/501.2013 vom 25.11.2013 mitgeteilt ([http://www.otif.org/fileadmin/user\\_upload/otif\\_verlinkte\\_files/08\\_Presse/Com\\_Presse/CP\\_2013/A\\_57-21\\_501\\_2013\\_25\\_11\\_2013\\_d\\_OTIF-EU-ERA\\_AA\\_Brussels\\_24\\_10\\_2013.pdf](http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/08_Presse/Com_Presse/CP_2013/A_57-21_501_2013_25_11_2013_d_OTIF-EU-ERA_AA_Brussels_24_10_2013.pdf)).

Der **Vorsitzende** dankt den Teilnehmern für das Vertrauen. Er hoffe, dass es dem CTE gelingen werde, alle TOP in einer Atmosphäre der guten Zusammenarbeit abzuarbeiten.

#### **4. Bericht der Arbeitsgruppe WG TECH des Fachausschusses für technische Fragen (zur Information)**

Das **Sekretariat** informiert den CTE über die Ergebnisse der Arbeitsgruppe TECH im Zusammenhang mit den Beschlüssen des letzten CTE (Juni 2013).

Die ständige Arbeitsgruppe TECH habe dreimal getagt:

- September 2013 Istanbul (WG TECH 20):
  - ETV LOC & PAS Fahrplan (Ergebnis: Dokument 94-03/1.2013 v03 zu TOP 6.1 dieses CTE: Strategie und Fahrplan für die Entwicklung der ETV LOC&PAS),
  - ETV GEN-A Änderung,
  - ETV GEN-C Änderung,
  - Revision ATMF

Bei dieser Sitzung sei die Ad-hoc-Untergruppe für die ATMF Revision eingerichtet worden.

- Dezember 2013 Bern (WG TECH 21):
  - Revision ATMF,
  - ETV LOC & PAS,
  - ETV GEN-A Änderung,
  - ETV GEN-C Änderung,
  - Validierung des Anwenderhandbuchs für die ETV WAG.

Bei dieser Sitzung sei beschlossen worden, zusätzliche ETV zu entwickeln.

- Februar 2014 Bonn (WG TECH 22):
  - Validierung des Berichts der Untergruppe zur ATMF Revision,
  - ATMF Revision (Dokument CR 25/8 Add.1 v01 zu TOP 5 dieses CTE),
  - ETV LOC&PAS (Dokument A 94-03/2.2013 v07 zu TOP 6.1),
  - ETV PRM (Dokument A 94-05/1.2014 v05 zu TOP 6.2),
  - ETV KENNZEICHNUNG (Dokument A 94-09/1.2014 v03 zu TOP 6.3),
  - Validierung der Änderung an der ETV GEN-A (Dokument A 94-01A/1.2011 v10 zu TOP 6.4),
  - Validierung der Änderung an der ETV GEN-C (Dokument A 94-01C/1.2011 v08 zu TOP 6.5),
  - Vorbereitung des CTE 7 und Annahme der vorläufigen Tagesordnung für den CTE 7.

Auf die WG TECH 22 sei am 2. Tag ein gemeinsamer OTIF-ERA-Workshop zu Fahrzeug-Fahrzeug-Schnittstellen an Reisezugwagen gefolgt. Hauptergebnis dieses Workshops sei gewesen, dass die GEB ihre Anforderungen in Bezug auf die Harmonisierung der Anforderungen an Reisezugwagen im internationalen Verkehr bekannt geben werde. Diese Bekanntgabe sollte bald erfolgen.

Der **Vorsitzende** dankt im Namen des CTE ganz herzlich den Untergruppen, deren Arbeit in die Revision der ATMF gemündet sei, d.h. der Sicherheitsuntergruppe unter dem Vorsitz von Herrn Patrizio Grillo und der Untergruppe zur ATMF Revision unter dem Vorsitz von Herrn Michael Schmitz sowie allen Teilnehmer, die zur erfolgreichen Arbeit der Gruppen beigetragen hätten.

Da es keine Fragen zum Bericht der ständigen Arbeitsgruppe WG TECH zu geben scheine stellt der Vorsitzende die Kenntnisnahme des Berichts durch den CTE fest.

## 5. ATMF Revision (zur Annahme als Empfehlung an den Revisionsausschuss)

### Dokument:

[CR 25/8 Add.1 v01](#)

Revision ATMF

Das **Sekretariat** informiert den CTE über die grundlegenden Daten, die die Arbeit der ATMF-Untergruppe bestimmt hätten. Die Arbeit habe auf den Ergebnissen und Empfehlungen der Sicherheitsuntergruppe aufgebaut. Die ATMF-Untergruppe habe ihre Arbeit im September 2013 aufgenommen und sich dreimal getroffen, am 18. Oktober 2013 in Bern, am 28. Oktober 2013 in Brüssel und am 10. Januar 2014 wieder in Bern. Sie habe sich aus Teilnehmern aus Frankreich (FR), Deutschland (DE), Serbien (RS)<sup>2</sup>, Schweiz (CH), Kommission (EK), ERA, GEB, UIP und dem Sekretariat der OTIF zusammengesetzt.

Bevor der Inhalt des Vorschlags zur Behandlung kommt, ruft das **Sekretariat** nochmals das Verfahren für die Annahme von Dokumenten zur Revision der ATMF in Erinnerung und weist darauf hin, dass der CTE dieses Dokument nur als Empfehlung an den Revisionsausschuss der OTIF annehmen könne. In Anlehnung an diese Empfehlung des CTE könne der Revisionsausschuss bei seiner 25. Tagung das Dokument voraussichtlich am 26. Juni annehmen.

Die wichtigsten Punkte der ATMF-Revision seien:

- die Umsetzung der Empfehlungen der Ad-hoc-Sicherheitsuntergruppe betreffend die Aufnahme eines Sicherheitsmanagementsystems bei der Zusammensetzung und beim Betrieb von Zügen (neuer Art. 15a),
- die Aktualisierung der Begriffsbestimmungen (Art. 2)
- die Streichung/Umformulierungen von Elementen, für die eine Weiterentwicklung der Vorschriften notwendig gewesen sei, die bereits abgeschlossen worden sei (d.h. Art. 7a Abweichungen),
- redaktionelle Änderungen.

Der **Vorsitzende** schlägt vor, die weiteren Diskussionen zu dem Thema auf der Grundlage des Sitzungsdokumentes zu führen, das extra für den CTE 7 vorbereitet worden sei und in dem alle Änderungsvorschläge im Vergleich zu den zwei Monate vor der Tagung verschickten Dokumenten enthalten seien.

Zu jeder Änderung im Vergleich zu den zwei Monate vor der Tagung verschickten Dokumenten werde das Sekretariat zur Eröffnung der Diskussion eine erläuternde Einführung geben. Nach der Diskussion werde der CTE über den Vorschlag abstimmen.

---

<sup>2</sup> Serbien war Teil der Gruppe und in den Meinungs Austausch involviert, hat aber an den Tagungen nicht teilgenommen.

Das **Sekretariat** führt an, dass die **1. Änderung** am Dokument zur ATMF-Revision der Antrag der EU auf Änderung des Artikels 3a § 3 sei. Der im Sitzungsdokument enthaltene Änderungsvorschlag sei eine vom Sekretariat leicht abgeänderte Variante des ursprünglichen Antrags.

Änderungsnummer	Sprachfassung	Aktuelle Ziffer (Abschnitt und Seite)	Änderungsvorschlag	Begründung/Kommentar
1	DE, EN, FR	Art. 3a § 3 (Seite 8)	Hinzufügen des folgenden Satzes ans Ende des Absatzes:  <b>„Beim Betrieb in der EU unterstehen Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber lediglich der Gesetzgebung der Europäischen Union.“</b>	Antrag der EU, geändert vom Sekretariat der OTIF. In einigen EU-Mitgliedstaaten wurden die Anhänge F und G des COTIF mittels Annahme von Gesetzen durch die nationalen Parlamente in nationales Recht umgewandelt. In einigen Fällen könnten solche Gesetze einen höheren Stellenwert, als die Gesetze zur Umsetzung der EU-Richtlinien und folglich Vorrang vor den Bestimmungen der Richtlinie 2008/57/EG haben. Dieses Problem würde sich insbesondere in Bezug auf Artikel 15a ATMF stellen, da die dort festgesetzten Pflichten für Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber weniger streng sind, als diejenigen in den entsprechenden EU-Vorschriften, beispielsweise in Bezug auf die Sicherheitsmanagementsysteme.

Der **Vertreter der EU** rechtfertigt den EU-Vorschlag dadurch, dass in einigen EU-Mitgliedstaaten die Anhänge F und G des COTIF in nationales Recht umgesetzt und von den nationalen Parlamenten angenommen seien. In einigen Fällen könnten solche Gesetze aus „hierarchischer“ Sicht einen höheren Stellenwert als die Gesetze zur Umsetzung der EU-Richtlinien und folglich Vorrang vor den anwendbaren EU-Vorschriften haben. Dieses sei insbesondere in Bezug auf Artikel 15a ATMF problematisch, wo zusätzliche Pflichten für Eisenbahnunternehmen (EVU) und Infrastrukturbetreiber (IB) festgelegt würden, die aber weniger weit entwickelt seien, als diejenigen in den entsprechenden EU-Vorschriften, beispielsweise in Bezug auf die Sicherheitsmanagementsysteme. Die EU habe die Sorge, dass die ATMF dadurch Vorrang vor den anwendbaren EU-Vorschriften bekämen, die im Ergebnis dann nicht mehr angewendet würden. Aus diesem Grund schlage die EU diese Entkoppelung in Art. 3a § 3 vor.

Die **EU** dankt dem Sekretariat für die Akzeptanz dieses Vorschlags und erklärt sich mit dem vom Sekretariat geänderten Wortlaut einverstanden.

**CH** gibt an, dieses Änderung zwar zu verstehen, jedoch besorgt zu sein, dass die nicht aus der EU stammenden Betreiber nun auf einmal zusätzlich zu den OTIF-Anforderungen auch die EU-Anforderungen erfüllen müssten. Aus Gründen der Klarheit schlägt CH einen abweichenden Wortlaut vor, so dass die Änderung beispielsweise nur den ausschließlich innerhalb der EU stattfindenden Verkehr betreffe.

**UIP** kommentiert den Wortlaut und schlägt vor, dass die Änderung nur den innerhalb der EU stattfindenden Verkehr betreffen solle, dass also EU-Recht Vorrang vor den OTIF-Vorschriften haben solle, wenn das EVU innerhalb der EU Betrieb führe.

Mit Blick auf die verschiedenen Eisenbahnakteure sei die **GEB** nicht sicher, welches Recht zur Anwendung kommen solle, wenn z. B. in der Schweiz (Nicht-EU-Mitgliedstaat) hergestelltes und in RS (Nicht-EU-Mitgliedstaat) registriertes Eisenbahnmaterial dann zwischen FR und DE (EU-Mitgliedstaaten) befördert werde. Man halte eine Aufnahme dieser Bestimmung in Art. 3a § 3 ohne Untersuchung aller Konsequenzen, einschließlich derer auf verknüpfte Artikel, zudem für sehr kompliziert.

Der **Vertreter der EU** antwortet, dass EVU, wenn sie auf dem Hoheitsgebiet der EU Betrieb führten, EU-Recht anwenden und über ein Sicherheitszertifikat gemäß der EU-Sicherheitsrichtlinie verfügen müssten. Er erinnert daran, dass die geltenden ATMF lediglich den Genehmigungsprozess abdecken würden, bei dem die aktuellen ATMF-Zertifikate von EU- und Nicht-EU-Mitgliedstaaten gegenseitig anerkannt würden. Infolge der Änderungen werde es natürlich einige neue Pflichten für die EVU und IB geben, die auch Auswirkungen auf die Sicherheitsbestimmungen hätten und zu möglichen Problemen in der EU führen könnten. Dies sei der Grund für den Änderungsantrag der EU zu Art. 3a § 3. Bei Nichtübereinstimmungen zwischen zwei Vorschriften (OTIF und EU) hätte das EU-Recht Vorrang. In Bezug auf den vom Sekretariat vorgeschlagenen abweichenden Wortlaut für Art. 3a § 3, einschließlich der von UIP angeregten Änderung, könne die Europäische Kommission diesen Wortlaut vermutlich unterstützen. Es müsse jedoch noch eine Konsultation der Anwälte zu dem Wort „Vorrang“ stattfinden, so dass die endgültige EU-Position erst zur 25. Tagung des Revisionsausschusses vorliegen werde.

**RS** zufolge sei nicht klar, über welche COTIF-Vorschriften das EU-Recht Vorrang habe. Mit Ausnahme von Art. 15a beinhalten die ATMF keine Betriebsvorschriften für EVU und IM, so wie im EU-Recht enthalten. Aus diesem Grund könnten die Vorschläge in Art. 15a verschoben werden.

**UIP** unterstützt den Vorschlag, diese Änderung von Art. 3a § 3 in Art. 15a zu verschieben, da sie sich z. Z. nur auf Art. 15a beziehe, sei dies auch der richtige Ort dafür, die Vorrangsfrage sei sonst nirgendwo Thema.

Der **Vertreter der EU** erklärt, dass Art. 3a nicht nur deswegen der richtige Ort sei, weil dort die Wechselwirkungen mit sonstigen internationalen Abkommen geregelt würden, sondern auch aus anderen Gründen der rechtlichen Klarheit. Das Problem beschränke sich überdies nicht auf Art. 15a, auch in anderen Teilen dieses Anhangs würden zahlreiche Pflichten erwähnt.

Der **Generalsekretär** weist darauf hin, dass der Vorschlag der EU mit Art. 2 der Beitrittsvereinbarung (Beitritt der Europäischen Union zur OTIF) übereinstimme, wo festgesetzt sei: „... wenden Vertragsparteien des Übereinkommens, die Mitgliedstaaten der Union sind, in ihren Beziehungen untereinander die Rechtsvorschriften der Union an ... , außer ...“. Aus diesem Grund sollte der Vorschlag in Übereinstimmung mit der Transparenzklausel angenommen werden.

Der Vorsitzende fasst die Diskussion zusammen und stellt fest, dass Konsens bestehe, den Wortlaut aus dem Sitzungsdokument mit der angenommenen Änderung beizubehalten: „*Beim Betrieb von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern innerhalb der EU hat das EU-Recht Vorrang vor den Bestimmungen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften.*“

In Bezug auf die **2. Änderung** im Dokument zur Revision der ATMF:

Änderungsnummer	Sprachfassung	Aktuelle Ziffer (Abschnitt und Seite)	Änderungsvorschlag	Begründung/Kommentar
2	DE, EN, FR	Art. 5 § 5 (Seite 11)	„ <del>Artikel 2 Buchst. w1)</del> “ ersetzen durch „ <b>Artikel 2 Buchst. wa) (1)</b> “.	Korrektur des Verweises

stellt der **Vorsitzende** Konsens fest.

Das **Sekretariat** erklärt, dass die **3. Änderung** im Dokument zur Revision der ATMF ein Vorschlag der EU sei, zugunsten einer besseren Lesbarkeit die Art. 19 § 2 und § 2a durch Streichung von § 2a und Neuformulierung des § 2 zu verbinden. Das Sekretariat habe den EU-Vorschlag leicht abgeändert.

Änderungsnummer	Sprachfassung	Aktuelle Ziffer (Abschnitt und Seite)	Änderungsvorschlag	Begründung/Kommentar
3	DE, EN, FR	Art. 19 § 2 und Art. 19 § 2a (Seite 28)	Zusammenfügen von Art 19 § 2 und § 2a durch die Streichung von § 2a und einen neuen Wortlaut von § 2 Im Ergebnis sieht dies folgendermaßen aus: Artikel 19 § 2 <b>Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften haben keine Auswirkungen auf vor dem 1.1.2011 erteilte Betriebszulassungen für</b> zum 1.1.2011 bestehende Fahrzeuge, die mit der Anschrift RIV oder RIC als Nachweis ihrer gegenwärtigen Übereinstimmung mit den technischen Bestimmungen des RIV 2000 (überarbeitete Ausgabe vom 01.01.2004) oder des RIC versehen sind, <b>und für bestehende Fahrzeuge, die nicht mit den Anschriften RIV oder RIC versehen, jedoch gemäß der Organisation bekannt gegebenen bi- oder multilateralen Vereinbarungen zwischen Vertragsstaaten zugelassen und gekennzeichnet sind.</b> <del>§ 2a Bestehende Fahrzeuge, die nicht mit den Anschriften RIV oder RIC versehen, jedoch gemäß der Organisation bekannt gegebenen bi- oder multilateralen Vereinbarungen zwischen Vertragsstaaten zugelassen und gekennzeichnet sind, gelten ebenfalls als zum Betrieb auf den von der Vereinbarung abgedeckten Netzen zugelassen.</del>	Eine Kombination der §§ 2 und 2a ist besser verständlich.

Der **Vertreter der EU** äußert Bedenken an diesem Verfahren, mit dem bestätigt würde, dass die Fahrzeuge vor dem 01.01.2011 bestanden hätten.

Das **Sekretariat** erklärt, dass es habe klarstellen wollen, dass diese Bestimmung nicht für vor dem 01.01.2011 ausgestellte Zulassungen von nach diesem Datum gebauten Fahrzeugen gelte. Ab dem 01.01.2011 gelte diese ATMF-Vorschrift für alle Fahrzeuge. Aus Sicht des Sekretariates werde den Bedenken der EU mit dieser Formulierung besser Rechnung getragen.

Der **Vorsitzende** stellt in Bezug auf die **3. Änderung** zum Dokument über die Revision der ATMF Konsens fest.

Das **Sekretariat** schlägt vor, die Änderungen **4, 5 und 6** gemeinsam zu behandeln. Diese Vorschläge betreffen nur die deutsche Fassung des Dokumentes über die Revision der ATMF.

Änderungsnummer	Sprachfassung	Aktuelle Ziffer (Abschnitt und Seite)	Änderungsvorschlag	Begründung/Kommentar
4	DE	Art. 2 ab)		Angleichung der Begriffsbestimmung für Akkreditierung an den Wortlaut in Art. 2(10) der Verordnung 765/2008
5	DE	Art. 5 § 2, Art 2 Buchst. cb), Art. 5 §§ 3 – 7, Art. 6 § 4, Art. 10 §§ 3a, 4, 6 – 8	„assessing entities“ wird mit „Bewertungsstelle“ übersetzt. In der ETV GEN-E wird „assessing entity“ mit „Prüforgan“ übersetzt. In der EU wird der Begriff „Bewertungsstelle“ speziell für Bewertungsstellen im Bereich der gemeinsamen Sicherheitsmethode bei der Risikobewertung verwendet. Infolgedessen könnte der in der OTIF gemäß Artikel 5 § 2 verwendete Begriff irreführend sein. Es wird somit vorgeschlagen, auch in den ATMF den Begriff „Prüforgan“ zu verwenden.	Linguistische Harmonisierung.
6	DE	Art. 5 § 4		

Der **Vorsitzende** stellt in Bezug auf die Änderungen **4, 5 und 6** zum Dokument über die Revision der ATMF Konsens fest.

Auf die Frage des Vorsitzenden nach zusätzlichen Vorschlägen schlägt **RS** vor, folgenden Satz ans Ende von Art. 4 § 1 (nach Buchst. b) hinzuzufügen: „*Wird das Fahrzeug in einem einzigen Schritt zugelassen, so gilt gleichzeitig auch die Bauart als zugelassen.*“ **RS** begründet diesen Vorschlag damit, dass Probleme mit Nichtübereinstimmungen in OTIF-Mitgliedstaaten dadurch vermieden werden könnten, dass die Bauartzulassung nicht obligatorische vorgeschrieben werde. In diesem Fall würde die in einem einzigen Schritt durchgeführte Zulassung eines Fahrzeugs zugleich auch die Zulassung der Bauart bedeuten. Der Vorschlag stimme auch mit Art. 26 (2) der EU-Richtlinie 2008/57/EG überein.

Änderungsnummer	Sprachfassung	Aktuelle Ziffer (Abschnitt und Seite)	Änderungsvorschlag	Begründung/Kommentar
7	DE, EN, FR	Art. 5 § 4 § 1 (nach Buchst. b) (Seite 8)	<b>„Wird das Fahrzeug in einem einzigen Schritt zugelassen, so gilt gleichzeitig auch die Bauart als zugelassen.“</b>	Zur Vermeidung von unnötigem Verwaltungsaufwand. Diese Spezifikation entspricht der EU-Richtlinie 2008/57/EG Art. 26 (2)

Der **Vertreter der EU** unterstützt diesen Vorschlag.

Der **Vorsitzende** stellt die einstimmige Annahme des Vorschlags RS als **7.** Änderung zum Dokument über die Revision der ATMF fest.

Die **GEB** trägt drei Kommentare redaktioneller Art vor: Art. 2 n), Änderung des Wortes „Halter“ (*détenteur*) in der französischen Fassung, Art. 2 dd), Beibehaltung der Begriffsbestimmung des technischen Zertifikates in allen drei Sprachfassungen und Art. 10 § 3a, Klärung des ETV-Zertifikates.

Das **Sekretariat** stellt fest, dass die Änderung zu Art. 2 n) in der französischen Fassung des Dokumentes zur Revision der ATMF bereits entsprechend vorgenommen worden sei, es habe nur die Zeit gefehlt, diese Änderung in das Sitzungsdokument zu übertragen. Das Sekretariat zeigt den korrekt geänderten französischen Text auf der Leinwand.

Der **Vorsitzende** stellt in Bezug auf die Änderungen zu Art. 2 n) Konsens fest.

Das **Sekretariat** erklärt, dass Art. 2 dd) deswegen aus den Begriffsbestimmungen gestrichen worden sei, weil in den ATMF bereits ein separater Artikel zu den technischen Zertifikaten (Art. 11) existiere.

Der **Vorsitzende** stellt in Bezug auf die Beibehaltung von Art. 2 dd) keinen Konsens fest.

Betreffend die Klarstellung in Bezug auf das ETV-Zertifikat erklärt das Sekretariat, dass dieses Zertifikat nicht mit dem technischen Zertifikat verwechselt werden dürfe, welches den Nachweis für die Betriebszulassung liefere. Mit dem ETV-Zertifikat werde vom Prüforgang bestätigt, dass die Bauart mit den Anforderungen der ETV übereinstimme.

### **Abstimmung:**

Der **Vorsitzende** betont, dass der CTE nur über eine Empfehlung an den 25.Revisionsausschuss abstimme.

Das Ergebnis der Abstimmung über das Dokument zur Revision der ATMF - CR 25/8 Add.1 v01, einschließlich der obenstehenden Änderungen, ist das Folgende:

- 25 Mitgliedstaaten mit Stimmrecht
- 22 Mitgliedstaaten stimmen dafür
- 0 Mitgliedstaaten stimmen dagegen
- 3 Mitgliedstaaten enthalten sich (CH, TN, TR).

### **Beschluss:**

Der CTE 7 nimmt folgende Empfehlung an den 25. Revisionsausschuss an:

- Annahme des Entwurfes der überarbeiteten ATMF, wie er dem CTE 7 vorgelegt worden war, einschließlich folgender Änderungen:
  - a. Änderungen aus dem für den CTE 7 vorbereiteten Sitzungsdokument;
  - b. Hinzufügen des folgenden Satzes ans Ende von Art. 4 § 1 (nach Buchst. b): *„Wird das Fahrzeug in einem einzigen Schritt zugelassen, so gilt gleichzeitig auch die Bauart als zugelassen.“*
  - c. In der französischen Fassung sollte die Begriffsbestimmung in Art. 2 Buchst. n) folgendermaßen lauten: *„détenteur » désigne la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13;“*
  
- Alternative Formulierung zu dem im Sitzungsdokument vorgeschlagenen Text für Art. 3a § 3, um die Interaktion zwischen EU-Recht und ATMF für betriebliche Aspekte korrekt wiederzugeben. Der CTE hat bei seiner 7. Tagung folgende Formulierungsalternative als Empfehlung für den Revisionsausschuss ausgearbeitet: *„Beim Betrieb von EVU und IB innerhalb der EU hat das EU-Recht Vorrang vor den Bestimmungen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften.“*

### **Erläuterungsdokument zur Revision von Anhang G (ER ATMF) und Punkten, die in die erläuternden Bemerkungen aufgenommen werden sollten**

#### **Dokument:**

[A 93-01/2.2014 v01](#)

#### **Begründungsdokument zur Revision von Anhang G (ER ATMF) und in die erläuternden Bemerkungen aufzunehmende Punkte**

Das **Sekretariat** stellt dieses Dokument vor, mit dem die im Dokument über die Revision der ATMF vorgeschlagenen Änderungen begründet und erklärt werden sollen. Das Sekretariat informiert den CTE auch darüber, dass das Begründungsdokument zur Revision von Anhang G (ER ATMF) (nachstehend ATMF Begründungsdokument) gemeinsam mit dem ATMF Revisionsdokument dem Revisionsausschuss vorgelegt würde. Das Dokument beinhalte Textteile im Normal- wie im **Fettdruck**. Der fett gedruckte Text seien Formulierungsvorschläge zur Aufnahme in die erläuternden Bemerkungen zu den ATMF (Anwendungshinweise zum COTIF).

Änderungsnummer	Sprachfassung	Aktuelle Ziffer (Abschnitt und Seite)	Änderungsvorschlag	Begründung/Kommentar
1	EN	Allgemeine Begründung (Seite 2 unten)	Die in dieser <del>Einleitung</del> <b>allgemeinen Begründung</b> nicht enthaltenen Änderungen werden im restlichen Dokument erläutert.	Semantik

Der **Vorsitzende** stellt in Bezug auf die **1.** Änderung zum ATMF Begründungsdokument Konsens fest.

Das **Sekretariat** erklärt, dass die **2.** Änderung den Status des Infrastrukturbetreibers betreffe, wenn dieser Fahrzeuge betreibe.

Änderungsnummer	Sprachfassung	Aktuelle Ziffer (Abschnitt und Seite)	Änderungsvorschlag	Begründung/Kommentar
2	DE, EN, FR	Artikel 2 Buchst. t) (Seite 3 unten/Seite 4 oben)	Hinzufügen des folgenden neuen Satzes: „ <b>Wenn Infrastrukturbetreiber Fahrzeuge betreiben, z. B. Güterwagen zur Beförderung von Baustoffen oder Materialien für Instandhaltungsaktivitäten, erhalten sie hierfür den Status eines Eisenbahnunternehmens.</b> “	Erläuterung des Status von Infrastrukturbetreibern, wenn diese Fahrzeuge betreiben.

Für **GEB** sei es nicht akzeptabel, dass ein IB, selbst wenn er Eigentümer des Fahrzeugs sei, als EVU operieren könne. Dieser Vorschlag stehe zudem im Widerspruch zum EU-Recht.

Der **Vertreter der EU** erwidert, dass gemäß Sicherheitsrichtlinie ein IB unter der Sicherheitsgenehmigung als EVU fungieren könne, sofern er die für EVU geltenden Regeln anwende und seine eigenen Züge betreibe. Die EU sehe keinen Grund, diesen Vorschlag zurückzuziehen. Man schlage vor, dass das CTE im Sinne der Klarheit die Formulierung ändern könne.

Zur Klarstellung bezieht sich das **Sekretariat** auf den neuen Artikel 15a § 2 ATMF, demgemäß die Vorschriften außer für EVU auch für Akteure gelten, die keine EVU sind, wie z. B. IB. Demzufolge stehe der Vorschlag nicht im Widerspruch zu den OTIF-Vorschriften. Außerdem sei dieser Vorschlag Teil des ATMF Begründungsdokuments und schaffe daher als solcher keine rechtlichen Verpflichtungen. Das Sekretariat unterstützt den Änderungsvorschlag der EU und schlägt folgenden Wortlaut vor „*Wenn Infrastrukturbetreiber Fahrzeuge betreiben, z. B. Güterwagen zur Beförderung von Baustoffen oder Materialien für Instandhaltungsaktivitäten, haben sie die Bestimmungen der ATMF anzuwenden, die für Eisenbahnunternehmen gelten.*“

Der **Vorsitzende** fasst die nachfolgende Diskussion zusammen und stellt die Zustimmung des CTE zu dem im Sitzungsdokument enthaltenen Text mitsamt den vom Sekretariat vorgeschlagenen zusätzlichen Änderungen fest.

Auf die Frage des Vorsitzenden, ob die beschlossenen Änderungen dem Revisionsausschuss der OTIF in derselben Form vorgelegt würden, erinnert das **Sekretariat** an das Verfahren zum Senden von Empfehlungen an den Revisionsausschuss, bei dem alle heute vorgenommenen Änderungen und diejenigen aus dem Sitzungsdokument als konsolidierte Empfehlung des CTE 7 an den Revisionsausschuss weitergeleitet würden. Das **Sekretariat** erklärt, dass mit der **3.** Änderung die Verwendung der Module und ETV Zertifikate verbessert werden solle.

Änderungsnummer	Sprachfassung	Aktuelle Ziffer (Abschnitt und Seite)	Änderungsvorschlag	Begründung/Kommentar
3	DE, EN, FR	Art. 4 § 1 Buchst. b) (Seite 5)	Gemäß Artikel 10 § 8 ist das angemessene Verfahren zum Nachweis, dass das Fahrzeug einer zugelassenen Bauart entspricht, ein Prüfzertifikat ( <del>Modul SD/SF</del> ), dies ist kein wirklich vereinfachtes Verfahren. <del>Es handelt sich um ein Standardverfahren und das Wort „vereinfacht“ wäre mehrdeutig, zumal es nicht weiter erklärt wird. Es wird daher gestrichen.</del> <b>Das Prüfzertifikat wird nach dem in der/den betroffenen ETV beschriebenen jeweils passenden Modul ausgestellt; dies kann Modul SD oder SF für das Baumusterprüfzertifikat oder Modul SH1 für das Entwurfsprüfzertifikat sein.</b>	Hinzufügen von Modul SH1, da das in der Entwurfsphase ausgestellte Entwurfsprüfzertifikat dieses Moduls ebenfalls eine Möglichkeit für das beschriebene Verfahren bietet.

Vor dem Hintergrund, dass die Module in der ETV GEN-D bereits erklärt werden, bezweifele **RS** die Notwendigkeit dieses Vorschlags. Sollte er dennoch beibehalten werden, schlage RS eine Streichung von Teilen des Textes vor, um nur die Module zu erwähnen: „*Das Prüfzertifikat wird nach dem in der/den betroffenen ETV beschriebenen jeweils passenden Modul ausgestellt; dies kann Modul SD, ~~oder SF für das Baumusterprüfzertifikat~~ oder Modul SH1 für ~~das Entwurfsprüfzertifikat sein.~~*“

Der **Vertreter der EU** erwidert, dass der Vorschlag klar und korrekt sei und aus langwierigen Diskussionen innerhalb der EU heraus entstanden sei. Der Text sollte als Ganzes beibehalten und nicht aufgespalten oder geändert werden. Wenn der vorgeschlagene Text entsprechend dem Vorschlag RS gekürzt würde, könne daraus der falsche Eindruck entstehen, dass irgendeins der Module verwendet werden könne, was aber nicht der Fall sei.

Der **Vorsitzende** fasst die Diskussion zusammen und erklärt, dass die Module von Experten diskutiert worden seien, die dazu ihre Meinung abgegeben hätten. Aufgrund der Tatsache, dass innerhalb der EU dieses Maß an Detailgenauigkeit erforderlich sei, schlägt der Vorsitzende dem CTE vor, sofern es keine schlagenden Argumente dagegen gebe, den Text in der vorliegenden Fassung anzunehmen.

Der **Vorsitzende** stellt in Bezug auf den im Sitzungsdokument vorgeschlagenen Text Konsens fest.

Das **Sekretariat** erklärt, dass mit der **4.** Änderung eine bessere Angleichung der OTIF- und EU-Vorschriften in diesem Bereich erreicht werden solle.

Änderungsnummer	Sprachfassung	Aktuelle Ziffer (Abschnitt und Seite)	Änderungsvorschlag	Begründung/Kommentar
4	DE, EN, FR	Art.7 § 1a (Seite 6 unten/Seite 7 oben)	Um die Änderung in § 1 (Streichung von „zugelassen bleiben“) zu kompensieren, wird in diesem zusätzlichen Paragraphen festgelegt, dass die für das Fahrzeug nach der Zulassung zuständigen Stellen, d.h. der Halter, die ECM und das Eisenbahnunternehmen die Übereinstimmung des Fahrzeugs mit der ETV sicherzustellen haben. <b>Da die Verfahren mehrere Monate in Anspruch nehmen können, wird empfohlen, dass die NSB im Rahmen eines bestimmten Genehmigungsverfahrens die Vorschriften anwendet, die zum Zeitpunkt der Antragstellung in Kraft waren und dass im weiteren Verlauf des Verfahrens keine neuen Vorschriften erlassen werden.</b>	Zur Angleichung an die Auslegung dieser Bestimmung an diejenige der EU (Ziff. 8.7 der Empfehlung der Kommission 2011/217)

Der **Vorsitzende** stellt die Zustimmung des CTE zu dem im Sitzungsdokument vorgeschlagenen Text fest.

**CH** stellt ebenso fest, dass sich der CTE in Bezug auf die Erklärung des ATMF Revisionsdokumentes zumindest betreffend EVU und IB noch nicht geeinigt habe. CH sehe das Risiko, dass das COTIF innerhalb der EU-Grenzen nicht mehr angewendet werde, obwohl der CTE das Ziel verfolge, die rechtliche Äquivalenz zwischen den OTIF- und EU-Vorschriften herzustellen. CH schlägt dem CTE vor, ein Mandat zum Verfassen zusätzlicher Erklärungen für Art. 3a § 3 auszusprechen.

Der **Vertreter der EU** unterstützt den Vorschlag CH für eine Erläuterung der überarbeiteten ATMF-Bestimmungen. Man bezweifle aber, dass diese bis zum Revisionsausschuss fertiggestellt sein könne.

Der **Vorsitzende** betont, wie wichtig es sei, die Interaktion zwischen EU-Recht und ATMF in Bezug auf betriebliche Aspekte in Zusammenhang mit den neuen Bestimmungen in Art. 3a § 3 korrekt zu erklären, und dass rechtzeitig für den Revisionsausschuss ein Vorschlagsentwurf vorliegen solle. Daher beauftragt der CTE eine Gruppe, bestehend aus **EK** (P. Grillo), **DE** (M. Schmitz), **CH** (M. Hepp), **RS** (M. Popovic), **GEB** (B. Alibert), **ERA** (D. Dimitrova) und dem **Sekretariat der OTIF**, mit der Ausarbeitung (via E-Mail) eines Vorschlags für eine solche Erläuterung.

Der **Vorsitzende** stellt fest, dass das **Sekretariat** einen ersten Entwurf erstellen und an die Mitglieder dieser vom CTE geschaffenen Gruppe schicken werde.

Der **Vertreter der EU** bittet auch um Klarstellung in Bezug auf die auf Seite 4 des Begründungsdokumentes der OTIF erwähnten Sonderfälle und deren Auswirkungen auf die Zulassungsbedingungen. Die EU sei besorgt, dass der Wortlaut nicht eindeutig genug sei und möglicherweise nicht alle Sonderfälle abdecke. Die EU schlägt vor, dies mittels Überarbeitung des Begründungsdokumentes der OTIF klarzustellen.

### **Abstimmung:**

Das Ergebnis der Abstimmung über das ATMF-Begründungsdokument – Dokument A93-01/2.2014 v.1, einschließlich aller oben erwähnten Änderungen, ist das Folgende: 24 Ja-Stimmen (Einstimmigkeit).

### **Beschluss:**

Der CTE 7 nimmt folgende Empfehlung an den 25. Revisionsausschuss an:

- Betrachtung des dem CTE 7 eingereichten Erläuterungsdokumentes über die Revision der ATMF, einschließlich folgender Änderungen:
  - a. Änderungen aus dem für den CTE 7 vorbereiteten Sitzungsdokument;
  - b. Folgende Änderung des letzten Satzes in der Erläuterung zu Art. 2 Buchst. t) ATMF: *„Wenn Infrastrukturbetreiber Fahrzeuge betreiben, z. B. Güterwagen zur Beförderung von Baustoffen oder Materialien für Instandhaltungsaktivitäten, haben sie die Bestimmungen der ATMF anzuwenden, die für Eisenbahnunternehmen gelten.“*
- Formulierung eines Textes zur korrekten Erläuterung der Interaktion zwischen EU-Recht und ATMF für betriebliche Aspekte in Zusammenhang mit den neuen Bestimmungen in Art. 3a § 3. Der CTE hat eine Gruppe<sup>3</sup> beauftragt (per E-Mail) einen solchen Formulierungsvorschlag auszuarbeiten.

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

### **6.1 ETV LOC & PAS**

#### **Dokumente:**

[A 94-03/1.2013 v03](#)      **Strategie und Fahrplan für die Entwicklung der ETV LOC&PAS**  
(zur Information)

[A 94-03/2.2013 v07](#)      **Entwurf der ETV LOC&PAS**

Das **Sekretariat** erklärt, zwei Dokumente vorbereitet und dem CTE 7 zwei Monate vor der Tagung zugeschickt zu haben, das Dokument „Strategie und Fahrplan für die Entwicklung der ETV LOC&PAS“ (A 94-03/1.2013 v03 - zur Information) und die ETV LOC&PAS (A 94-03/2.2013, Version 07 - zur Annahme). Alle Kommentare, die das Sekretariat zur ETV LOC&PAS in den zwei Monaten vor der Tagung noch erhalten habe, seien in das Sitzungsdokument aufgenommen worden.

<sup>3</sup> Diese Gruppe setzt sich zusammen aus P. Grillo (EK), M. Schmitz (DE), B. Alibert (CER), M. Hepp (CH), M. Popovic (RS), D. Dimitrova (ERA) und dem Sekretariat der OTIF.

Da der CTE keine Einwände gegen das Informationsdokument zu haben scheine, stellt das Sekretariat gleich die ETV LOC&PAS vor.

Das Dokument sei in Übereinstimmung mit einem Beschluss des CTE 6 entworfen worden, mit dem die WG TECH beauftragt worden sei, einen Entwurf für die ETV LOC&PAS auszuarbeiten. Auf die Grundsätze für das Entwerfen des Textes habe man sich bei der WG TECH 20 geeinigt und ein erster Entwurf sei der WG TECH 21 vorgelegt worden. Das Dokument basiere auf der TSI LOC&PAS, die im RISC 68 am 24. Oktober 2013 von den EU-MS durchgewunken worden sei. Zusätzlich zur TSI enthalte die ETV LOC&PAS auch Anlage K mit Bestimmungen zum sicheren Betrieb der TSI OPE (sicherer Betrieb von Fahrzeugen) und die Sonderfälle für die Schweiz und Norwegen.

Der **Vorsitzende** stellt fest, dass der CTE die im Sitzungsdokument vorgeschlagenen Änderungen noch weiter bearbeiten werde.

Das **Sekretariat** erklärt, dass die **1.** Änderung der Angleichung der in der ETV LOC&PAS und der TSI LOC&PAS vorgesehenen Übergangszeiträume diene.

Änderungsnummer	Sprachfassung	Aktuelle Ziffer (Abschnitt und Seite)	Änderungsvorschlag	Begründung/Kommentar
1	DE, EN, FR	4.2.3.1 (3), Absatz 2 (Seite 42)	in der linken Spalte „ <i>Während einer Übergangszeit, die <b>drei Jahre nach Inkrafttreten dieser ETV endet</b></i> “ ersetzen durch „ <i>Während einer Übergangszeit, die <b>am 31.12.2017 endet</b></i> “.	Durch die Nennung eines präzisen Datums für das Ende der Übergangszeit wird sichergestellt, dass die Übergangszeiten der ETV LOC&PAS und der TSI LOC&PAS gleichzeitig enden, auch wenn die jeweiligen Daten für das Inkrafttreten und die Anwendung variieren.

Der **Vorsitzende** stellt die Zustimmung des CTE zur vorgeschlagenen Änderung fest.

Das **Sekretariat** erklärt, dass die **2.** Änderung ebenfalls der Harmonisierung der in der ETV LOC&PAS und der TSI LOC&PAS vorgesehenen Übergangszeiträume diene.

Änderungsnummer	Sprachfassung	Aktuelle Ziffer (Abschnitt und Seite)	Änderungsvorschlag	Begründung/Kommentar
2	DE, EN, FR	Abschnitt 7.1.1.2.1 (3), Absatz 1 (Seite 184)	In der linken Spalte das Ende des ersten Satzes „...muss diese ETV während eines Übergangszeitraums, der <b>sechs Jahre nach Inkrafttreten dieser ETV ausläuft</b> , nicht angewendet werden“ ersetzen durch „...muss diese ETV während eines Übergangszeitraums, der <b>am 31.12.2020 ausläuft</b> , nicht angewendet werden“.	Durch die Nennung eines präzisen Datums für das Ende der Übergangszeit wird sichergestellt, dass die Übergangszeiten der ETV LOC&PAS und der TSI LOC&PAS gleichzeitig enden, auch in Fällen, wo die jeweiligen Daten für das Inkrafttreten und die Anwendung variieren.

Der **Vorsitzende** stellt die Zustimmung des CTE zur vorgeschlagenen Änderung fest.

Das **Sekretariat** erklärt, dass die **3.** Änderung aus den gleichen Gründen gerechtfertigt sei, wie die beiden vorangegangenen Änderungen.

Änderungsnummer	Sprachfassung	Aktuelle Ziffer (Abschnitt und Seite)	Änderungsvorschlag	Begründung/Kommentar
3	DE, EN, FR	Abschnitt 7.1.1.5 (1), Absatz 1 (Seite 188)	In der linken Spalte das Ende des ersten Satzes „Während einer Übergangszeit, <b>die drei Jahre nach Inkrafttreten dieser ETV endet</b> “ ersetzen durch „Während einer Übergangszeit, <b>die am 31.12.2017 endet</b> “.	Durch die Nennung eines präzisen Datums für das Ende der Übergangszeit wird sichergestellt, dass die Übergangszeiten der ETV LOC&PAS und der TSI LOC&PAS gleichzeitig enden, auch in Fällen, wo die jeweiligen Daten für das Inkrafttreten und die Anwendung variieren.

Der **Vorsitzende** stellt die Zustimmung des CTE zur vorgeschlagenen Änderung fest.

Das **Sekretariat** erklärt, dass die **4. Änderung** die Antwort NO auf den Brief der OTIF an die Nicht-EU-Mitgliedstaaten darstelle, in dem diese gebeten worden seien, ihre in dieser ETV zu berücksichtigenden Sonderfälle mitzuteilen. Obwohl NO kein Vertragsstaat sei, d.h. die APTU und ATMF nicht anwende, habe das Sekretariat die von NO erhaltenen Informationen betreffend seiner Absicht, die Erklärung zurückzuziehen und Vertragsstaat zu werden, berücksichtigt und die Sonderfälle NO integriert.

Änderungsnummer	Sprachfassung	Aktuelle Ziffer (Abschnitt und Seite)	Änderungsvorschlag	Begründung/Kommentar
4	DE, EN, FR	7.3.1 (1) (Seite 197) linke Spalte Hinweis auf norwegische Sonderfälle	Neuer dritter Absatz: „ <b>Die für Norwegen in Bezug auf die TSI LOC&amp;PAS geltenden Sonderfälle sind beschrieben in Artikel 1 § 2 Buchst. a) bis f) des Beschlusses des Gemeinsamen EWR-Ausschusses Nr. 176/2012 vom 28. September 2012 zur Änderung des Anhangs XIII (Verkehr) des EWR-Abkommens, veröffentlicht im Amtsblatt der Europäischen Union L 341, 13.12.2012, S. 29.</b> “	Norwegen äußert einen Bedarf an bestimmten Sonderfällen. Diese Sonderfälle stehen im Zusammenhang mit den Anpassungen, die gemacht wurden, als die TSI LOC&PAS mittels Beschluss des Gemeinsamen EWR-Ausschusses in das EWR-Abkommens integriert wurde. Die Sonderfälle für Norwegen aus der TSI gelten auch im Anwendungsbereich der ETV.

Der **Vertreter der EU** erklärt, dass der Beschluss des Gemeinsamen EWR-Ausschusses Nr. 176/2012 vom 28. September 2012 für die vorherige Fassung der TSI LOC&PAS gilt. Er schlägt vor, diesen Verweis zu aktualisieren, sobald der zuständige Gemeinsame EWR-Ausschuss eine Entscheidung betreffend die Sonderfälle für Norwegen in der neuen TSI LOC&PAS gefällt hat.

Der Vorsitzende stellt die Zustimmung des CTE zu der vorgeschlagenen Änderung fest, vorausgesetzt der Verweis des Gemeinsamen EWR-Ausschuss werde entsprechend dem EU-Vorschlag aktualisiert.

Das **Sekretariat** erklärt, dass die **5. Änderung** nur Verweise auf Sonderfälle betreffe, die nicht in der TSI LOC&PAS enthalten seien, d.h. eine Liste der Sonderfälle der Nicht-EU-Mitgliedstaaten. Dieser Vorschlag entspreche dem Beschluss des CTE 6 zum gleichen Thema in der ETV WAG.

Änderungsnummer	Sprachfassung	Aktuelle Ziffer (Abschnitt und Seite)	Änderungsvorschlag	Begründung/Kommentar
5	DE, EN, FR	7.3.2 (Seite 198) linke Spalte	<b>„Dieser Abschnitt enthält nur Sonderfälle, die nicht in der TSI LOC&amp;PAS enthalten sind.“</b>	Bereits in der TSI LOC&PAS aufgeführte Sonderfälle sollten in der ETV nicht wiederholt werden.

Auf den Antrag **RS** nach klaren Angaben der entsprechenden TSI und Stellen, wo diese zu finden seien, antwortet das **Sekretariat**, dass alle Verweise in Teil 0 der ETV<sup>4</sup> enthalten seien. In diesem Fall sei der Verweis auf die entsprechende TSI noch nicht aufgenommen worden, da diese noch nicht veröffentlicht sei und noch keine Referenznummer habe. Noch vor Inkrafttreten der ETV werde der Verweis auf die entsprechende TSI in Teil 0 eingefügt.

Der **Vorsitzende** stellt die Zustimmung des CTE zur vorgeschlagenen Änderung fest.

**CH** erklärt, die meisten seiner Sonderfälle wieder zurückgezogen zu haben, wie in den Absätzen **6 bis 24, 26 bis 28** und **31 bis 33** des Sitzungsdokumentes<sup>5</sup> erklärt. CH erklärt, dass der Grund dafür, die Sonderfälle zunächst mitgeteilt und dann wieder zurückgenommen zu haben, das Ergebnis der Einschätzung des gemeinsamen Treffens zwischen OTIF, ERA und CH gewesen sei, wo man befunden habe, dass die meisten der Sonderfälle die Kriterien für Sonderfälle nicht erfüllen und daher aus der ETV LOC&PAS gestrichen werden könnten. CH weist darauf hin, dass EVU beim Betrieb in der Schweiz von diesen Bestimmungen betroffen seien, auch wenn es keine Sonderfälle seien.

**CH** erklärt die Gründe für die Beibehaltung des Sonderfalls unter Punkt **25** des Sitzungsdokumentes, dieser betreffe die Druckfestigkeit von Fahrzeugen, die mit hoher Geschwindigkeit in einen Tunnel einfahren. Der Vorschlag sehe eine Testfahrt vor, für die das Verfahren gerade entwickelt werde. Man erwarte das fertige Verfahren 2015.

---

<sup>4</sup> Äquivalenz und Übergangsbestimmungen

<sup>5</sup> Die Punkte 6 bis 24, 26 bis 28 und 31 bis 33 des Sitzungsdokumentes werden nicht in die Niederschrift der Tagung aufgenommen, da es sich lediglich um Streichungen von CH Sonderfällen handelt.

Änderungsnummer	Sprachfassung	Aktuelle Ziffer (Abschnitt und Seite)	Änderungsvorschlag	Begründung/Kommentar
25	DE, EN, FR	7.3.2.12 (Seite 201)	<p>Der Text sollte lauten:</p> <p>„Fahrzeuge <b>für den Personenverkehr, die für Geschwindigkeiten von über 160 km/h ausgelegt sind,</b> sollten für den Einsatz in [...] tauglich sein (Gotthard-Basistunnel). <b>Dies ist pro Fahrzeugtyp mittels einer Testfahrt zu prüfen.</b> <del>mit Geschwindigkeiten bis 200 km/h.</del>“ [...]</p> <p>Hinzufügen des folgenden neuen Absatzes am Ende:</p> <p>„<b>Wenn das Fahrzeug diese Anforderungen nicht erfüllt, können Betriebsvorschriften (z.B. „Geschwindigkeitsbeschränkungen) angewendet werden.</b>“</p>	Änderung des Antrags der CH

Der **Vertreter der EU** fasst den Vorschlag betreffend die Sonderfälle der Schweiz zusammen und stellt fest, dass zu den in Kapitel 4 der ETV enthaltenen Anforderungen noch keine zusätzlichen Anforderungen bestünden. Diese würden von CH nächstes Jahr entwickelt. Zudem müsse jeder Fahrzeugtyp mittels einer Testfahrt genehmigt werden, für die das Verfahren noch nicht festgelegt sei. Die EU könne dieser Vorgehensweise nicht zustimmen. Ohne spezifische Anforderungen könnten Sonderfälle nicht in die ETV aufgenommen werden. Im Übrigen sei die EU der Ansicht, dass diese Art Sonderfälle generell vermieden werden sollten, da sie nachteilige Auswirkungen auf die Interoperabilität hätten.

**CH** ist der Ansicht, dass diese Änderung aus Sicherheitsgründen auch ohne spezifische Anforderungen beibehalten werden solle. CH fügt erklärend hinzu, dass man diese Änderung allein dafür benötige, dass die Schweizerischen Bundesbahnen ihren sehr knapp bemessenen Zeitplan einhalten könnten.

**GEB** unterstützt den Vorschlag, sofern er nur für den Gotthard-Basistunnel gelte.

**RS** schlägt vor, diesen Sonderfall vorläufig noch nicht aufzunehmen und die Diskussion auf den nächsten CTE zu verschieben, da sich der Gotthard-Basistunnel ja noch im Bau befinde.

Der **Vertreter der EU** schlägt statt einer Streichung des Sonderfalls eine Verlegung der Änderung an einen anderen Ort in Kapitel 7 der ETV vor.

Der **Vorsitzende** hält fest, dass für diesen Sonderfall noch spezifische Anforderungen festgelegt werden müssten. Aus diesem Grund schlage er dem CTE zwei mögliche Lösungen vor: Der Sonderfall könnte entweder mit der Begründung gestrichen werden, dass es dafür noch keine spezifischen Anforderungen gebe, oder er könnte beibehalten und um eine klare Bemerkung ergänzt werden, dass die spezifischen Anforderungen so schnell wie möglich festzulegen seien. Die

Abänderung des Textes sollte in erster Linie dem Eisenbahnsektor und denjenigen, die mit dieser ETV zu tun haben werden, nutzen, sprich den EVU und Fahrzeugherstellern.

Nach einer Diskussion zum neuen Wortlaut stellt der **Vorsitzende** Konsens fest, vorausgesetzt der Text werde wie folgt abgeändert:

*„Fahrzeuge für den Personenverkehr, die für Geschwindigkeiten von über 160 km/h ausgelegt sind und in langen Einspurtunneln mit einem Querschnitt von 41 m<sup>2</sup> eingesetzt werden sollen, sind mittels einer Testfahrt zu prüfen. Die auf diesen Sonderfall anwendbaren Anforderungen sind dem CTE entsprechen den Ergebnissen der für 2015 im Gotthard Basistunnel geplanten Testfahrten von der Schweiz vorzulegen. In der Folge wird diese ETV entsprechend angepasst. Wenn das Fahrzeug diese Anforderungen nicht erfüllt, können Betriebsvorschriften (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen) angewendet werden.“*

Der **Vorsitzende** ergreift als Vertreter der Schweiz das Wort und erklärt die Gründe für die Änderung unter Punkt **29**. Die Wippenbreite der Stromabnehmer (IK Ebene) liege in der Schweiz bei 1450 mm und könne nicht auf allen Linien auf 1600 mm (EU Norm) geändert werden.

Änderungsnummer	Sprachfassung	Aktuelle Ziffer (Abschnitt und Seite)	Änderungsvorschlag	Begründung/Kommentar
29	DE, EN, FR	7.3.2.16 (Seite 203)	<p><del>Auf dem Schweizer Normalspurnetz wird für den freizügigen Einsatz ein Stromabnehmer mit Wippenbreite 1450 mm benötigt.</del></p> <p><del>Vorgaben gemäss AB EBV 81.</del></p> <p><del>Ergänzende Informationen: SBB R I 20030, V 2 0 / 01.01.2014.</del></p> <p>Der Text sollte lauten:</p> <p><b>„Für den Betrieb auf bestehenden Strecken müssen die elektrischen Einheiten mit einem Stromabnehmer mit Wippenbreite von 1450 mm ausgestattet sein. (EN 50367:2012 Anhang B2, Abbildung B.1)“</b></p>	Änderung des Antrags der CH

**GEB** fragt, ob es möglich sei, die Linien aufzulisten, auf denen eine Wippenbreite von 1450 mm erforderlich sei.

**CH** stellt fest, dass diese Änderung auch als Beschränkung auf allen Schweizer Linien verstanden werden könnte, dies sei aber nicht zutreffend. Auf einigen Strecken könnten durchaus Stromabnehmer mit einer Wippenbreite von 1600 mm verwendet werden.

Nach einer Diskussion zum neuen Wortlaut stellt der **Vorsitzende** zusammenfassend Konsens fest, vorausgesetzt der Text werde wie folgt abgeändert:

„Für den Betrieb auf bestehenden Strecken müssen die elektrischen Einheiten, soweit im Infrastrukturregister nichts Abweichendes festgelegt wurde, mit einem Stromabnehmer mit Wippenbreite von 1450 mm ausgestattet sein. (EN 50367:2012 Anhang B2, Abbildung B.1)“.

Der **Vorsitzende** erklärt als Vertreter CH die Gründe für die Änderung in Punkt **30**, d.h. für die Interaktion Stromabnehmer/Fahrleitung und das dynamische Verhalten. Der Verweis auf die EN Norm wird notiert.

Änderungsnummer	Sprachfassung	Aktuelle Ziffer (Abschnitt und Seite)	Änderungsvorschlag	Begründung/Kommentar
30	DE, EN, FR	7.3.2.17 (Seite 203)	Der Text sollte lauten: „Stromabnehmer und Fahrleitung müssen <b>für den Betrieb auf bestehenden Strecken</b> bei allen Betriebskonfigurationen und allen gefahrenen Geschwindigkeiten einwandfrei zusammenarbeiten. (EN <b>50367:2012, Anhang B, Tabelle B.1 und Tabelle B.5 und Abb. B.1; Anhang C, Tabelle C.1</b> ) <del>Infrastrukturvorgaben zu Interaktion Stromabnehmer/Fahrleitung gemäss Vorschrift SBB R-I-50088, V 1.0 / 05.09.2013.</del>	Änderung des Antrags der CH

**GEB** fragt, ob ein ähnlicher Ansatz wie bei der vorangegangenen Änderung möglich wäre, d.h. ein Verweis auf die Spezifikation im Infrastrukturregister.

**CH** weist darauf hin, dass diese Änderung ganz spezifisch die 1450 mm Stromabnehmerwippe betreffe.

Nach einer Diskussion zum neuen Wortlaut stellt der **Vorsitzende** zusammenfassend Konsens fest, vorausgesetzt der Text werde wie folgt abgeändert:

„Für den Betrieb auf bestehenden Strecken, die eine Wippenbreite von 1450 mm erfordern, müssen Stromabnehmer und Oberleitung bei allen Betriebskonfigurationen und allen gefahrenen Geschwindigkeiten einwandfrei zusammenarbeiten. (EN 50367:2012, Anhang B, Tabelle B.1 und Tabelle B.5 und Abb. B.1; Anhang C, Tabelle C.1)“.

Der **Vorsitzende** erklärt, dass diese Reihe Änderungen (Änderungen von **34 bis 36** und **38 bis 41**) nur eine Neunummerierung der Unterabschnitte in Abschnitt 7.3.2 bzw. eine Korrektur von Verweisen sei.

Änderungsnummer	Sprachfassung	Aktuelle Ziffer (Abschnitt und Seite)	Änderungsvorschlag	Begründung/Kommentar
34	DE, EN, FR	7.3.2.1 – 7.3.2.20. (Seiten 198-204)	<b>7.3.2.1 – 7.3.2.5.</b>	Neunummerierung der Unterabschnitte in Abschnitt 7.3.2 infolge der Rücknahmen und Änderungen der Anträge der CH
35	DE, EN, FR	7.4 (Seite 186)	Der Verweis sollte lauten: „[...] in Abschnitt 4.2.6.1.52 muss vorgesehen werden.“	Korrektur des Verweises
36	DE, EN, FR	7.4 (Seite 187)	Der Verweis sollte lauten: „[...] in Abschnitt 4.2.6.1.52 ausgewählt werden (mit Ausnahme des Szenarios ...“	Korrektur des Verweises

38	DE, EN, FR	ANLAGE J (Seite 236) J.1 Normen oder normative Dokumente Ziffer 9.	Der Verweis sollte lauten: „EN 16404:2014 <del>xx</del> ( <del>voraussichtlich 2014, vor Verabschiedung zu prüfen</del> )“	Korrektur des Verweises
39	DE, EN, FR	ANLAGE J (Seite 237) J.1 Normen oder normative Dokumente Ziffer 32.	Der Verweis sollte lauten: „ <del>Fpr</del> EN 14752:2014 <del>xx</del> ( <del>vor Verabschiedung zu prüfen</del> )“ „Obligatorische Punkte: 5.2.1.4.2.2 <del>1</del> “	Korrektur des Verweises
40	DE, EN, FR	ANLAGE J (Seite 237) J.1 Normen oder normative Dokumente Ziffer 33	Der Verweis sollte lauten: „ <del>Fpr</del> EN 14752:2014 <del>xx</del> ( <del>vor Verabschiedung zu prüfen</del> )“ „Obligatorische Punkte: 5.5.1.5-4.“	Korrektur des Verweises
41	DE, EN, FR	ANLAGE J (Seite 240) J.1 Normen oder normative Dokumente Ziffer 66	Der Verweis sollte lauten: „EN 16019: 2014 <del>xx</del> ( <del>voraussichtlich 2014, vor Verabschiedung zu prüfen</del> )“	Korrektur des Verweises

Der **Vorsitzende** stellt in Bezug auf die vorgeschlagenen Änderungen Konsens fest.

Der **Vorsitzende** erklärt als Vertreter der CH die Gründe für die Änderung in Punkt **37**. Diese Änderung der besonderen Umweltbedingungen sei auf der Grundlage von Österreichs besonderen Umweltbedingungen vorgenommen worden.

Änderungsnummer	Sprachfassung	Aktuelle Ziffer (Abschnitt und Seite)	Änderungsvorschlag	Begründung/Kommentar
37	DE, EN, FR	7.4 (Seite 206) linke Spalte	<b>Besondere Bedingungen für die Schweiz Für den uneingeschränkten Zugang zur Schweiz unter Winterbedingungen muss die zusätzliche Möglichkeit des Bahnräumers zum Räumen von Schnee gemäß der Spezifikationen für schwierige Bedingungen bei Schnee, Eis und Hagel in Abschnitt 4.2.6.1.2 vorgesehen werden.</b>	Der Vorschlag der CH zu Abschnitt 7.3.2.11 wurde geändert und an diese angemessenere Stelle verschoben

Der **Vorsitzende** stellt die Zustimmung des CTE zur vorgeschlagenen Änderung fest.

### **Abstimmung:**

Das Ergebnis der Abstimmung über die neue ETV LOC&PAS – Dokument A94-03/2.2013 v07, einschließlich aller oben erwähnten Änderungen, ist das Folgende: 25 Ja-Stimmen (Einstimmigkeit).

### **Beschluss:**

Der CTE 7 nimmt die ETV LOC&PAS mit folgenden Änderungen an:

- Änderungen aus dem für den CTE 7 vorbereiteten Sitzungsdokument, einschließlich der nachstehenden zusätzlichen Änderungen:
  - o Der Sonderfall der Schweiz zu den maximalen Druckschwankungen in Tunneln sollte lauten: *„Fahrzeuge für den Personenverkehr, die für Geschwindigkeiten von über 160 km/h ausgelegt sind und in langen Einspurtunneln mit einem Querschnitt von 41 m<sup>2</sup> eingesetzt werden sollen, sind mittels einer Testfahrt zu prüfen. Die auf diesen Sonderfall anwendbaren Anforderungen sind dem CTE entsprechen den Ergebnissen der für 2015 im Gotthard Basistunnel geplanten Testfahrten von der Schweiz vorzulegen. In der Folge wird diese ETV entsprechend angepasst. Wenn das Fahrzeug diese Anforderungen nicht erfüllt, können Betriebsvorschriften (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen) angewendet werden.“*
  - o Der Sonderfall der Schweiz zur Geometrie der Stromabnehmerwippe (IK Ebene) sollte lauten: *„Für den Betrieb auf bestehenden Strecken müssen die elektrischen Einheiten, soweit im Infrastrukturregister nichts Abweichendes festgelegt wurde, mit einem Stromabnehmer mit Wippenbreite von 1450 mm ausgestattet sein. (EN 50367:2012 Anhang B2, Abbildung B.1)“*.
  - o Der Sonderfall der Schweiz zur Kontaktkraft und zum dynamischen Verhalten der Stromabnehmer sollte lauten: *„Für den Betrieb auf bestehenden Strecken, die eine Wippenbreite von 1450 mm erfordern, müssen Stromabnehmer und Oberleitung bei allen Betriebskonfigurationen und allen gefahrenen Geschwindigkeiten einwandfrei zusammenarbeiten. (EN 50367:2012, Anhang B, Tabelle B.1 und Tabelle B.5 und Abb. B.1; Anhang C, Tabelle C.1)“*.

- Vor Inkrafttreten der ETV ist Teil 0 durch den Verweis auf den Rechtsakt zur Inkraftsetzung der TSI zu aktualisieren.

Der Verweis auf den Sonderfall für Norwegen ist zu aktualisieren, sobald infolge der anstehenden Entscheidung des Gemeinsamen EWR-Ausschusses zu diesem Thema der neue Verweis verfügbar ist.

## 6.2 ETV PRM

### Dokument:

[A 94-05/1.2014 v05](#)

### Entwurf der ETV PRM

Das **Sekretariat** erklärt, das Dokument mit der ETV PRM (A 94-05/1.2014, Version 05) vorbereitet und dem CTE 7 zwei Monate vor der Tagung zugeschickt zu haben. Alle Kommentare, die das Sekretariat zur ETV PRM erhalten habe, seien in das Sitzungsdokument aufgenommen worden.

Die ETV PRM sei parallel zur ETV LOC&PAS entwickelt worden, in Übereinstimmung mit einem Beschluss der WG TECH 21, eine separate ETV PRM zu erstellen (anstelle einer Integration in die ETV LOC&PAS). Der erste Entwurf sei der WG TECH 22 vorgelegt worden. Das Dokument basiere auf der Version der TSI PRM, die im Januar 2014 im RISC 69 abgesehen worden sei, mit dem einzigen Unterschied, dass die Anwendung der in die ETV PRM aufgenommenen Parameter der Infrastruktur, insbesondere diejenigen zu Bahnsteigen und Bahnhöfen, für Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten **freiwillig** sei. Überdies bezögen sich die Anlagen B und C auf die Rechtsakte zur Inkraftsetzung der TSI PRM, weshalb man die linke Spalte der Anlagen B und C offen gelassen habe.

Der **Vorsitzende** stellt fest, dass der CTE die im Sitzungsdokument vorgeschlagenen Änderungen noch weiter bearbeiten werde.

Das **Sekretariat** erklärt, dass die Änderungen **1 bis 3** Korrekturen von Verweisen auf EU-Seite (rechte Spalte) betreffen, mit denen die Äquivalenz zum Text der vom RISC 69 beschlossenen TSI PRM sichergestellt werde. Mit den Änderungen **4, 5 und 7** seien Schreibfehler korrigiert worden.

Änderungsnummer	Sprachfassung	Aktuelle Ziffer (Abschnitt und Seite)	Änderungsvorschlag	Begründung/Kommentar
1	DE, EN, FR	Abschnitt 2.1.2, Absatz 2 (Seite 4)	In der rechten Spalte „... <i>deren Inbetriebnahme nach dem in <b>Artikel 14</b> ...</i> “ ersetzen durch „... <i>deren Inbetriebnahme nach dem in <b>Artikel 12</b> ...</i> “.	Hiermit wird die Äquivalenz zu dem im RISC beschlossenen Text der TSI PRM sichergestellt.
2	DE, EN, FR	Abschnitt 2.1.2, Absatz 3 (Seite 5)	In der rechten Spalte „...die zu dem in Artikel 14 festgelegten Zeitpunkt des Inkrafttretens im Netz (oder Teilnetz) eines Mitgliedstaates ...“ ersetzen durch „...die zu dem in Artikel 12 festgelegten Zeitpunkt des Inkrafttretens im Netz (oder Teilnetz) eines Mitgliedstaates ...“.	Hiermit wird die Äquivalenz zu dem im RISC beschlossenen Text der TSI PRM sichergestellt.

3	DE, EN, FR	Abschnitt 2.1.2, Absatz 4 (Seite 5)	In der rechten Spalte „Die TSI gelten jedoch für in Artikel 2 Absatz 1 genannte bestehende Infrastrukturen und Fahrzeuge des Eisenbahnsystems in der Union...“ ersetzen durch „Die TSI gelten jedoch für in Absatz 1 genannte bestehende Infrastrukturen und Fahrzeuge des Eisenbahnsystems in der Union...“.	Hiermit wird die Äquivalenz zu dem im RISC beschlossenen Text der TSI PRM sichergestellt.
4	EN	Abschnitt 6.1 (Seite 57)	Titel der englischen Fassung: In der rechten Spalte „Interoperability constituent“ durch „Interoperability constituents“ ersetzen.	Tippfehler.
5	DE, EN, FR	Tabelle 14: In Spalte 8 (Seite 58)	Module CH, die Nummer der Fußnote muss 17 sein, nicht 18.	Tippfehler.
7	DE, EN, FR	ANLAGE A (Seite 70) Ziffer 11	Der Verweis sollte lauten: „FprEN 14752:2014“	Korrektur des Verweises

Der **Vorsitzende** stellt die Zustimmung des CTE zu den vorgeschlagenen Änderungen fest.

Der **Vorsitzende** erklärt als Vertreter der CH die Gründe für die Änderung Nummer **6**. Dieser Sonderfall betreffe die Bahnsteighöhe, die in der Schweiz 550 mm über Schienenoberkannte liege, was sich von anderen Ländern unterscheiden könne. Dieses Problem (Höhenunterschied) führe zu zahlreichen Klagen vor Schweizer Gerichten. CH gibt an, dass sich mit der Annahme dieses Vorschlags die Zugänglichkeit für Menschen mit eingeschränkter Mobilität verbessern würde.

Änderungsnummer	Sprachfassung	Aktuelle Ziffer (Abschnitt und Seite)	Änderungsvorschlag	Begründung/ Kommentar
6	DE, EN, FR	7.3.2.1 (Seite 68)	<p>Der Untertitel von Abschnitt 7.3.2.1 sollte lauten:  <del>7.3.2.1 Position von Stufen zum Ein- und Ausstieg (Abschnitt 4.2.2.11) und Einstiegshilfen (4.2.2.12) Rollstuhl-Einstieg (4.4.1. und 4.4.2.)</del>  <del>In der Schweiz betriebene Fahrzeuge müssen prinzipiell mit mindestens einer Tür mit Einstiegshilfen ausgestattet sein, die Personen im Rollstuhl oder mit rollenden Gehhilfen den selbstständigen Ein- und Ausstieg ins Fahrzeug ermöglichen (z.B. bewegliche Trittstufen und Überfahrbrücken, die die Maximalwerte für horizontale und vertikale Spalten) zur schweizerischen Höhe des Bahnsteigs (550 mm über Schienenoberkante) einhalten.</del>  <del>Erklärung:</del>  <del>Die Gewährleistung der Selbständigkeit von Personen mit eingeschränkter Mobilität (PRM) ist ein prioritäres Ziel in der nationalen Gesetzgebung der Schweiz<sup>†</sup>. Hierzu muss ihnen der Ein- und Ausstieg zu Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs prinzipiell ohne fremde Hilfe möglich sein. Daher müssen in der Schweiz betriebene Fahrzeuge mit mindestens einer Tür mit Einstiegshilfen ausgestattet sein, die Personen im Rollstuhl oder mit rollenden Gehhilfen den selbstständigen Ein- und Ausstieg ins Fahrzeug ermöglichen (z.B. bewegliche Trittstufen und Überfahrbrücken, die die Maximalwerte für horizontale und vertikale Spalten) zur schweizerischen Höhe des Bahnsteigs (550 mm über Schienenoberkante) einhalten.</del>  <del>Ausnahmen von dieser Regel müssen innerhalb der ebenfalls im BehiG enthaltenen Proportionalitätsklausel liegen. Wenn solch eine vom Bundesamt für Verkehr der Schweiz (BAV) bewilligte Ausnahme vorliegt, ist die Hilfe des Zugpersonals (und technische Hilfe wie fahrzeugseitige oder bahnsteigseitige Lifts) nötig, die als Kompensationsmaßnahme anzusehen ist.</del></p> <p><del>Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen, BehiG, SR 151.3  <a href="http://www.admin.ch/bundesrecht/00566/index.html?lang=de">http://www.admin.ch/bundesrecht/00566/index.html?lang=de</a></del></p>	Korrektur der Verweise im Titel / Änderung des Antrags der CH

			<p><b>Rollstuhl-Einstieg:</b> Mindestens ein Einstiegsbereich pro Zugeinheit sollte so konstruiert sein, dass Personen mit eingeschränkter Mobilität der selbständige Zugang möglich ist. Bahnsteighöhe: 550 mm über Schienenoberkannte.</p> <p><b>Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber</b> müssen diese Bereiche für den Zugang von Personen mit eingeschränkter Mobilität auf dem Bahnsteig gemeinsam konzipieren.</p> <p><b>Ausnahmen von dieser Regel können vom Bundesamt für Verkehr (BAV) in Übereinstimmung mit der im Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen enthaltenen Proportionalitätsklausel genehmigt werden, BehiG, SR 151.3*. Wenn solch eine vom BAV bewilligte Ausnahme vorliegt, sind als Kompensationsmaßnahmen die Hilfe des Zugpersonals und technische Hilfen (wie fahrzeugseitige oder bahnsteigseitige Lifts) nötig.</b></p> <p><b>Klagen (z.B. von Behindertenverbänden oder dem Antragsteller) gegen den Entscheid des BAV werden vom Schweizerischen Bundesverwaltungsgericht behandelt. Über weitere Klagen entscheidet das Schweizerische Bundesgericht.</b></p>	
--	--	--	--	--

Der **Vertreter der EU** merkt an, dass trotz der klar definierten Anforderung (eine Tür pro Zug und Bahnsteighöhe) die Möglichkeit, dass EVU und IM den Zugang einvernehmlich bestimmen, Unsicherheiten für die Hersteller schaffen könnte. Gleichzeitig würden mit der vorgeschlagenen Änderungen Ausnahmen eingeführt, ohne dass klare Kriterien für diese Ausnahmen festgelegt seien. Nach Meinung der EU sollten derartige Situationen vermieden werden. Innerhalb der EU verfolge man eine klare Trennung zwischen der „Genehmigung des Inverkehrbringens“ einerseits, mit der der Hersteller Normfahrzeuge herstellen könne, und den Pflichten des EVU andererseits, mit denen die Kompatibilität des Fahrzeugs mit der Infrastruktur sichergestellt werde.

Das **Sekretariat** hält die Vorgaben dieses Sonderfalls für strikter als diejenigen der TSI. In der Folge könnte vollständig TSI-konformen Fahrzeugen die Einfahrt in die Schweiz verweigert werden.

**GEB** äußert Bedenken betreffend die vorgeschlagene Änderung, insbesondere in Bezug auf die Anzahl Türen für den selbständigen Zugang, mit denen ein Zug/oder Fahrzeug ausgestattet sein müsste.

**CH** erwidert, diesen Sonderfall zu brauchen, da die Schweiz im Begriff sei, ein barrierefreies öffentliches Verkehrssystem umzusetzen. CH betont auch, dass die Anzahl Türen klar definiert und auf einen Eingangsbereich pro Zug und nicht pro Fahrzeug beschränkt sei. CH erklärt weiter, dass das Proportionalitätsprinzip eine wichtige Rolle spiele und (ausländische) Fahrzeuge, die nur teilweise auf dem Schweizer Netz verkehren, darunter fallen würden. CH macht noch einmal

deutlich, dass ihrer Eisenbahnpolitik sehr viel daran liege, dass internationale Züge in der Schweiz verkehrten.

**DE** macht sich Sorgen bezüglich der praktischen Konsequenzen. Wenn ein Fahrzeug beispielsweise bereits zugelassen sei, könne der Antragsteller, sprich der Hersteller dann daraus ableiten, dass der Infrastrukturbetreiber diese Zugänglichkeit sicherstellen werde oder dass diese Zugänglichkeit geprüft werde, wenn das Fahrzeug (zum internationalen Betrieb) zugelassen werde? **DE** wünsche sich abgestimmte Verfahren zur Zulassung von Fahrzeugen, da das Verfahren sonst blockiert werden könnte. **DE** fügt hinzu, dass trotz gleicher Bahnsteighöhe in Deutschland, diese Anforderung in Deutschland oder in den TSI nicht existiere.

**CH** sagt, dass diese Änderung keine Auswirkungen auf das Zulassungsverfahren haben werde. Die aktuelle Anforderung werde nur in den ersten beiden Absätzen erwähnt. Zur Vereinfachung schlägt **CH** vor, dass der gesamte Text, mit Ausnahme der ersten beiden Absätze, als Erläuterung in einer Fußnote stehen oder gestrichen werden könne.

**DE** fragt sich, in welchen Fällen dies gelten würde. Die TSI gelte nur für neue und erneuerte Fahrzeuge, nicht für existierende Fahrzeuge.

**CH** erklärt, dass diese Anforderung bereits permanent gelte, egal ob die Strecke umgerüstet oder neu sei.

**GEB** gibt zu bedenken, dass mit dieser Änderung ein TGV bei Einfahrt in die Schweiz angehalten werden müsste, und das infolgedessen erhebliche Investitionen und Änderungen am Fahrzeug ins Auge gefasst werden müssten. Auch das Ausnahmeverfahren sei nicht klar. **CER** weist den **CTE** auf einen ähnlichen Fall mit Rampen in Bahnhöfen in Frankreich hin, wo Frankreich statt eines Sonderfalls in der TSI PRM eine nationale Anforderung als Lösung gewählt habe.

**CH** erklärt, dass man in der Schweiz aus Platzmangel keine Rampen habe. In Bezug auf die aus dem Ausland kommenden Züge, ob TGV, ICE, ETR oder Züge aus Österreich, so habe jeder dieser Züge eine von Schweizerischen Bundesamt für Verkehr (BAV) ausgestellte Lizenz, die nicht zurückgenommen werde.

Der **Vorsitzende** fasst die Diskussion zusammen und schlägt folgenden geänderten Wortlaut vor: „Rollstuhl-Einstieg: Mindestens ein Einstiegsbereich pro Zugsinheit sollte so konstruiert sein, dass Personen mit eingeschränkter Mobilität der selbständige Zugang möglich ist. Bahnsteighöhe: 550 mm über Schienenoberkannte.“

Der **Vertreter der EU** denkt, dass für diesen zweiten Vorschlag eine zusätzliche Bewertung der Auswirkungen notwendig werde. Die EU würde gerne wissen, ob die in dem gestrichenen Text in Bezug genommenen Bestimmungen immer noch anwendbar seien oder nicht, ob also die Möglichkeit für Ausnahmen weiterhin bestehe.

**CH** antwortet, dass bereits Züge im Betrieb seien, die den obigen Anforderungen nicht entsprächen. Die Bestimmungen zum Proportionalitätsprinzip seien, auch wenn hier gelöscht, im Schweizer Recht verankert und würden demgemäß auch für neue Züge gelten. Ausnahmen von dieser Anforderung seien immer noch möglich, müssten aber vom BAV genehmigt sein.

Der **Vertreter der EU** unterstützt den Vorschlag der **GEB**, diese Änderung auf neue Fahrzeuge zu beschränken. Das Verfahren für bestehende Fahrzeuge sei in den ATMF bereits geregelt. Die EU

betont, dass die Änderungen für die Hersteller klar sein müssten, wenn diese Fahrzeuge für den Betrieb auf Schweizer Linien bauen würden.

Das **Sekretariat** bestätigt, dass der Sonderfall nur für neue Fahrzeuge gelten und nicht über den Anwendungsbereich der ETV PRM hinaus gehen werde. Gemäß Anwendungsbereich der ETV PRM gelte er für neue Fahrzeuge (einschließlich erneuerte und umgerüstete Fahrzeuge) und gelte nicht für bestehende Fahrzeuge.

Der **Vertreter der EU** fügt hinzu, dass bei bestehenden Fahrzeugen, die erneuert oder umgerüstet würden, Artikel 10 § 11 zur Anwendung komme und dieser Sonderfall somit nicht anwendbar sei. Er weist ebenfalls darauf hin, dass zu Beginn des Teils 0 die Äquivalenz zwischen ETV PRM und TSI PRM bestätigt werden solle. Vor Inkrafttreten der ETV solle der korrekte Verweis auf die die TSI in Kraft setzende EU-Vorschrift hinzugefügt werden.

Der **Vorsitzende** fasst die Diskussion zusammen und stellt in Bezug auf die Änderung Konsens fest, vorausgesetzt, diese werde wie folgt geändert:

*„Dieser Sonderfall gilt für neue Fahrzeuge. Rollstuhl-Einstieg: Mindestens ein Einstiegsbereich pro Zugeinheit sollte so konstruiert sein, dass Personen mit eingeschränkter Mobilität der selbständige Zugang möglich ist. Bahnsteighöhe: 550 mm über Schienenoberkannte. Ausnahmen von dieser Regel können auf der Grundlage des Verhältnismässigkeitsprinzips und in Übereinstimmung mit den geltenden nationalen Bestimmungen genehmigt werden.“*

#### **Abstimmung:**

Das Ergebnis der Abstimmung über die neue ETV PRM – Dokument A94-05/1.2014 v.04, einschließlich aller oben erwähnten Änderungen, ist das Folgende: 24 Ja-Stimmen (Einstimmigkeit).

#### **Beschluss:**

Der CTE 7 nimmt die ETV PRM mit folgenden Änderungen an:

- Änderungen aus dem für den CTE 7 vorbereiteten Sitzungsdokument, einschließlich der nachstehenden zusätzlichen Änderungen:
  - o Der Sonderfall der Schweiz zum Rollstuhl-Einstieg sollte lauten: *„Dieser Sonderfall gilt für neue Fahrzeuge. Rollstuhl-Einstieg: Mindestens ein Einstiegsbereich pro Zugeinheit sollte so konstruiert sein, dass Personen mit eingeschränkter Mobilität der selbständige Zugang möglich ist. Bahnsteighöhe: 550 mm über Schienenoberkannte. Ausnahmen von dieser Regel können auf der Grundlage des Proportionalitätsprinzips und in Übereinstimmung mit den geltenden nationalen Bestimmungen genehmigt werden.“*
- Zudem sollte zu Beginn des Teils 0 die Äquivalenz zwischen ETV PRM und TSI PRM bestätigt werden. Vor Inkrafttreten der ETV sollte der korrekte Verweis auf die die TSI in Kraft setzende EU-Vorschrift hinzugefügt werden.

### 6.3 ETV KENNZEICHNUNG

#### Dokument:

[A 94-09/1.2014 v03](#)

#### Entwurf der ETV Kennzeichnung

Das **Sekretariat** erklärt, das Dokument mit der ETV Kennzeichnung (A 94-09/1.2014, Version 03) vorbereitet und dem CTE zwei Monate vor der Tagung zugeschickt zu haben. Alle Kommentare, die das Sekretariat zur ETV KENNZEICHNUNG erhalten habe, seien in das Sitzungsdokument aufgenommen worden.

Die ETV KENNZEICHNUNG sei entsprechend dem Beschluss der WG TECH 22 auf Entwicklung einer neuen separaten ETV für die Kennzeichnung von Fahrzeugen entworfen worden. Das Dokument beinhalte Vorschriften, die bislang in Anhang PP der ETV WAG festgelegt worden seien. Die ETV KENNZEICHEN sei äquivalent zum Inhalt von Anhang 6 der NVR Spezifikationen der EU (mit Ausnahme von Teil 4, der bereits in die NVR Spezifikationen der OTIF integriert wurde), zu Anhang P der TSI OPE und zu den auf der Website der ERA veröffentlichten Kodierungstabellen. Diese habe zu Folgeänderungen geführt in: der ETV WAG (TOP 6.6 des CTE 7) und den NVR-Vorschriften (TOP 6.7 des CTE 7)

Der **Vorsitzende** stellt fest, dass der CTE die im Sitzungsdokument vorgeschlagenen Änderungen noch weiter bearbeiten werde.

Nach der Erläuterung einer nicht im Sitzungsdokument enthaltenen **redaktionellen** Änderung im ersten Absatz in Kapitel 3 auf Seite 3, wonach der Ländercode unterstrichen dargestellt werden sollte, erklärt das **Sekretariat** die weiteren Änderungen. Die Änderungen **1 bis 5** des Sitzungsdokumentes seien redaktionelle Änderungen und sprachliche Verbesserungen.

Änderungsnummer	Sprachfassung	Aktuelle Ziffer (Abschnitt und Seite)	Änderungsvorschlag	Begründung/Kommentar
1	DE, EN, FR	Abschnitt 6, Seite 5-6	Text ins Zwei-Spalten-Format bringen: <i>in dem das Fahrzeug</i> Linke Spalte: <u>zum Betrieb zugelassen / Zulassung</u> Rechte Spalte: <i>für die Inbetriebnahme zugelassen / Genehmigung</i>	Korrekte Verwendung der EU-/OTIF-Terminologie.
2	DE, EN	Abschnitt 7, Seite 7, Allgemeine Bemerkungen	„Anlage“ ersetzen durch „Abschnitt“	Semantische Verbesserung gemäß dem Vorschlag von RS
3	DE, EN	Abschnitt 7, Seite 7-8, Struktur der EVN	8x „Teil“ ersetzen durch „Abschnitt“	Semantische Verbesserung gemäß dem Vorschlag von RS
4	DE, EN	Abschnitt 7, Seite 8	4x „Teil“ ersetzen durch „Abschnitt“	Semantische Verbesserung gemäß dem Vorschlag von RS
5	DE, EN, FR	Abschnitt 7, Seite 8	3x „Anlage“ ersetzen durch „ETV“	Semantische Verbesserung gemäß dem Vorschlag von RS

Der **Vorsitzende** stellt die Zustimmung des CTE zu den vorgeschlagenen Änderungen fest.

Das **Sekretariat** erklärt, dass die Änderungen **6 und 7** Korrekturen von Verweisen auf EU-Seite (rechte Spalte) und den Hinweis, dass die EU-Bestimmungen zur Nummerierung in der TSI OPE und dem NVR-Beschluss zu finden seien, betreffen.

Änderungsnummer	Sprachfassung	Aktuelle Ziffer (Abschnitt und Seite)	Änderungsvorschlag	Begründung/Kommentar
6	DE, EN, FR	Abschnitt 7, Seite 8, rechte Spalte	(Details in Teil 4 <b>des NVR-Beschlusses 756/2007/EG</b> )  (Details in Teil 1 <b>des NVR-Beschlusses 756/2007/EG</b> )  (Details in Teil 12 <b>des NVR-Beschlusses 756/2007/EG</b> für Güterwagen und in Teil 13 <b>des NVR-Beschlusses 756/2007/EG</b> für Reisezugwagen ohne Eigenantrieb).	In der rechten Spalte sollte der Klarheit zuliebe in vier Fällen „des NVR-Beschlusses 756/2007/EG“ hinzugefügt werden.
7	DE, EN, FR	Abschnitt 8, Seite 9	<i>Die VKM wird in allen von <del>dieser</del><b>dieser</b></i> Linke Spalte: <b><u>dieser ETV</u></b> Rechte Spalte: <b><u>der TSI OPE und dem NVR-Beschluss</u></b> <i>betreffenden Ländern und in allen Ländern, die eine Vereinbarung abgeschlossen haben, nach der das System der Fahrzeugnummerierung und der VKM nach <del>dieser</del><b>dieser</b></i> Linke Spalte: <b><u>dieser ETV</u></b> Rechte Spalte: <b><u>der TSI OPE und dem NVR-Beschluss</u></b>	Zur Klarstellung, dass die Nummerierungsbestimmungen in der EU in der TSI OPE und dem NVR-Beschluss, geändert durch Beschluss 2012/757, festgelegt sind.

Der **Vorsitzende** stellt die Zustimmung des CTE zu den vorgeschlagenen Änderungen fest.

Das **Sekretariat** erklärt, dass Änderung **8** im Sitzungsdocument eine Fußnote zu der Tabelle betreffe, in der darauf hingewiesen werde, dass bestehende Fahrzeuge, deren Fahrzeugnummer mit 0, 1, 2 oder 3 beginne, gemäß früheren Vorschriften ebenfalls eingeschlossen seien.

Änderungsnummer	Sprachfassung	Aktuelle Ziffer (Abschnitt und Seite)	Änderungsvorschlag	Begründung/Kommentar
8	DE, EN, FR	Abschnitt 11	2x Fußnote (b) hinter „Güterwagen“: <b>„(b) Einschließlich Wagen, die nach früheren Vorschriften die in dieser Tabelle festgelegten Ziffern tragen.“</b>	Vorschlag RS, auch Güterwagen abzudecken, die nach früheren Normen, wie RIV, gebaut wurden.

**GEB** unterstützt diese Änderung.

Der **Vorsitzende** stellt die Zustimmung des CTE zur vorgeschlagenen Änderung fest.

Das **Sekretariat** erklärt, dass die **9.** Änderung im Sitzungsdocument ein Vorschlag der EU sei, Schweden nur mit dem Buchstaben S zu bezeichnen.

Änderungsnummer	Sprachfassung	Aktuelle Ziffer (Abschnitt und Seite)	Änderungsvorschlag	Begründung/Kommentar
9	DE, EN, FR	Abschnitt 10, rechte Spalte	Schweden — <del>SE</del> — 74“,	Der Tippfehler wurde in einem im Amtsblatt L 101 vom 04.04.2014 veröffentlichten Korrigendum korrigiert.

**RS** unterstützt diese Änderung, weist aber auf eine andere Nichtübereinstimmung zwischen linker und rechter Spalte in Teil 10 hin. In der linken Spalte (OTIF-Spalte) nutze BA zwei Eisenbahncodes, 44 für die Eisenbahnen der Republika Srpska (ŽRS) und 50 für die Eisenbahnen der Föderation Bosnien und Herzegowina (ŽFBiH). In der rechten Spalte (EU-Spalte) werde 49 als einziger Eisenbahncode für BA verwendet. **RS** schlägt vor, die rechte Spalte an die linke Spalte anzugleichen.

**GEB** und **UIP** bestätigen, dass die linke Spalte (OTIF-Spalte) korrekt sei.

Die **ERA** erklärt, dass der Eisenbahncode für BA nur zu Informationszwecken angegeben sei, wie im entsprechenden NVR-Beschluss (zu Beginn der Tabelle) erwähnt.

Der **Vorsitzende** stellt fest, dass der Eisenbahncode für BA in der rechten Spalte nicht geändert werden könne, da die EU-Vorschriften dort nur zu Informationszwecken wiedergegeben würden.

Das **Sekretariat** erklärt, dass mit Änderung **10** im Sitzungsdocument bezweckt werden solle, dass die EU-MS ihre Anträge auf neue Codes nicht an den Generalsekretär der OTIF schicken.

Änderungsnummer	Sprachfassung	Aktuelle Ziffer (Abschnitt und Seite)	Änderungsvorschlag	Begründung/Kommentar
10	DE, EN, FR	Abschnitte 14 bis 18 Seiten 19, 20, 25, 28, 55	Ein neuer Code kann erst nach der Veröffentlichung durch die ERA <del>oder die OTIF</del> verwendet werden. Neue Fußnote am Ende des Satzes:  <b><u>EU-Mitgliedstaaten senden ihre Anträge an die ERA.</u></b>	Die Listen und Codes werden nur auf der Website der ERA veröffentlicht, nicht von der OTIF. Zur Klarstellung, dass die ERA für die Anträge aus EU MS zuständig ist. Sonst könnte verstanden werden, dass Anträge aus EU MS, die gleichzeitig OTIF VS sind, an die ERA oder den GS geschickt werden können.

Das **Sekretariat** erklärt, dass die Änderungen **11 bis 13** Fußnoten betreffen, die im Sinne einer besseren Nachverfolgbarkeit und Nutzerfreundlichkeit hinzugefügt worden seien und in denen die auf der ERA-Website veröffentlichten Tabellen, denen dieses Dokument entspreche, angegeben seien.

Änderungsnummer	Sprachfassung	Aktuelle Ziffer (Abschnitt und Seite)	Änderungsvorschlag	Begründung/Kommentar
11	DE, EN, FR	Abschnitt 15 Absatz 2	Hinzufügen einer Fußnote mit dem Datum des entsprechenden ERA-Dokuments am Ende des Satzes: <i>„Die Tabelle entspricht derjenigen auf der Website der ERA vom 18.03.2014.“</i>	Dies erhöht die Nachverfolgbarkeit. Andernfalls wäre es schwierig zu sehen, wann dieser Abschnitt der ETV Kennzeichnung infolge von Änderungen auf EU-Seite geändert werden muss.
12	DE, EN, FR	Abschnitt 16 Absatz 2	Hinzufügen einer Fußnote mit dem Datum des entsprechenden ERA-Dokuments am Ende des Satzes: <i>„Die Tabelle entspricht derjenigen auf der Website der ERA vom 20.01.2014.“</i>	Dies erhöht die Nachverfolgbarkeit. Andernfalls wäre es schwierig zu sehen, wann dieser Abschnitt der ETV Kennzeichnung infolge von Änderungen auf EU-Seite geändert werden muss.
13	DE, EN, FR	Abschnitt 17 Absatz 2	Hinzufügen einer Fußnote mit dem Datum des entsprechenden ERA-Dokuments am Ende des Satzes: <i>„Die Tabelle entspricht derjenigen auf der Website der ERA vom 20.01.2014.“</i>	Dies erhöht die Nachverfolgbarkeit. Andernfalls wäre es schwierig zu sehen, wann dieser Abschnitt der ETV Kennzeichnung infolge von Änderungen auf EU-Seite geändert werden muss.

Das **Sekretariat** erklärt, die Änderungen **14 und 15** im Sitzungsdocument für eine bessere Übereinstimmung mit den Änderungen in Teil 10 des NVR-Beschlusses der EU vorgeschlagen zu haben.

Änderungsnummer	Sprachfassung	Aktuelle Ziffer (Abschnitt und Seite)	Änderungsvorschlag	Begründung/Kommentar
14	EN	Abschnitt 15 (Seite 21) Tabelle 1, Teil: Schlafwagen , Ziffer 7 3	Der Text sollte lauten: <b>Reserviert, &lt; 10 Abteile 2. Klasse</b> “	In Übereinstimmung mit den Änderungen in Teil 10 der Anlage 6 des NVR-Beschlusses der EU.
15	EN	Abschnitt 15 (Seite 21) Tabelle 1, Schlafwagen , Ziffer 7 4	Der Text sollte lauten: <b>Reserviert, ≤ 10 Abteile 1. Klasse</b> “	In Übereinstimmung mit den Änderungen in Teil 10 der Anlage 6 des NVR-Beschlusses der EU.

Der **Vorsitzende** stellt die Zustimmung des CTE zu den Änderungen 9 bis 15 fest.

Das **Sekretariat** erklärt, dass die Änderung **16** im Sitzungsdocument eine redaktionelle Korrektur sei.

Änderungsnummer	Sprachfassung	Aktuelle Ziffer (Abschnitt und Seite)	Änderungsvorschlag	Begründung/Kommentar
16	EN	Abschnitt 15 (Seite 21) Hinweis zwischen den Tabellen 1 und 2	<del>Hinweis: Unterteilungen von Abteilen werden nicht berücksichtigt. Ein gleichwertiger Großraum mit Mittelgang wird durch Teilen der verfügbaren Sitzplätze durch 6, 8 oder 10 je nach Bauart des Fahrzeugs bestimmt.</del>	Redaktionelle Änderung Der gleiche Hinweis steht unter Tabelle 2.

Die **ERA** spricht sich für die Beibehaltung der Bemerkung unter Tabelle 1 aus, da es einfacher sei, dieselbe Bemerkung einmal zu wiederholen, als zu erklären, dass die Bemerkung für beide Tabellen gelte. .

Der **Vorsitzende** stellt in Bezug auf die Streichung der Bemerkung keinen Konsens fest.

Das **Sekretariat** erklärt, die Änderungen **17 und 18** für eine bessere Übereinstimmung mit den Änderungen in Teil 10 des NVR-Beschlusses der EU vorgeschlagen zu haben.

Änderungsnummer	Sprachfassung	Aktuelle Ziffer (Abschnitt und Seite)	Änderungsvorschlag	Begründung/Kommentar
17	EN	Abschnitt 15 (Seite 21) Tabelle 2 Fahrzeuge mit spezieller Auslegung und Packwagen, Ziffer 9 6	Der Text sollte lauten: <b>Reserviert „Andere Gepäckwagen“</b>	In Übereinstimmung mit den Änderungen in Teil 10 der Anlage 6 des NVR-Beschlusses der EU.
18	EN	Abschnitt 15 (Seite 23) Tabelle 2, Höchstgeschwindigkeit, > 160 km/h, Ziffer 9	Der Text sollte lauten: „ A <sup>1</sup> , A <sup>2</sup> , G <sup>2</sup> “	In Übereinstimmung mit den Änderungen in Teil 10 der Anlage 6 des NVR-Beschlusses der EU.

Das **Sekretariat** erklärt, dass es sich bei Änderung **19** um eine redaktionelle Korrektur handele.

Änderungsnummer	Sprachfassung	Aktuelle Ziffer (Abschnitt und Seite)	Änderungsvorschlag	Begründung/Kommentar
19	EN	Seite 43	2x „ <b>STI</b> “ ersetzen durch „ <b>TSI</b> “	Redaktionelle Korrektur auf Vorschlag RS

Der **Vorsitzende** stellt die Zustimmung des CTE zu den Änderungen **17 bis 19** fest.

Der **Vorsitzende** bittet die **GEB** ihre Kommentare zur ETV KENNZEICHNUNG vorzutragen.

In Kapitel 6 schlägt die **GEB** nach dem Wort „Fahrzeug“ im ersten Satz auf der linken Seite eine neue Fußnote vor. Die Fußnote sollte lauten: „*Zusätzliche Kennzeichnungen können gemäß dem Ad-hoc-Anhang der ETV WAG am Wagen angebracht werden.*“ Die GEB erklärt, dass Teil 5 von Anhang C der ETV WAG die Verwendung der zusätzlichen Kennzeichnungen „GE“ und „CW“ zulasse und dass diese Möglichkeit auch in dieser ETV gegeben werden sollte.

Der **Vorsitzende** fasst die Diskussion zusammen und stellt die Zustimmung des CTE in Bezug auf die von der GEB vorgeschlagenen Fußnote fest, die da laute: „*Zusätzliche Kennzeichnungen können gemäß den Bestimmungen in Abschnitt 5 des Anhangs C der ETV WAG am Wagen angebracht werden.*“

#### **Abstimmung:**

Das Ergebnis der Abstimmung über die neue ETV KENNZEICHNUNG – Dokument A94-09/1.2014 v.03, einschließlich aller oben erwähnten Änderungen, ist das Folgende: 25 Ja-Stimmen (Einstimmigkeit).

#### **Beschluss:**

Der CTE 7 nimmt die ETV Kennzeichnung mit folgenden Änderungen an:

- Änderungen aus dem für den CTE 7 vorbereiteten Sitzungsdokument.
- Zusätzliche Fußnote in Kapitel 6 nach dem Wort „Fahrzeug“ im ersten Satz auf der linken Seite. Die Fußnote lautet: „*Zusätzliche Kennzeichnungen können gemäß den Bestimmungen in Abschnitt 5 des Anhangs C der ETV WAG am Wagen angebracht werden.*“

### **6.4 ETV GEN-A Änderung (A 94-01A/1.2011, v.10)**

#### **Dokument:**

[A 94-01A/1.2011 v10](#)                      **ETV GEN-A**

Das **Sekretariat** erklärt, das Dokument zu den Änderungen an der ETV GEN-A (A 94-01A/1.2011, Version 10) vorbereitet und auf der Website der OTIF zur Verfügung gestellt zu haben. Alle Kommentare, die das Sekretariat zur ETV GEN-A erhalten habe, seien in das Sitzungsdokument aufgenommen worden.

Das **Sekretariat** erklärt, diese Änderungen in Übereinstimmung mit den Änderungen an Anlage III der Richtlinie 2008/57/EG, vorgenommen durch Richtlinie 2013/9/EU, vorzuschlagen. Die Hauptänderung bestehe in der neu hinzugefügten grundlegenden Anforderung zur Zugänglichkeit für behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität. Die zweite große Änderung stehe in Zusammenhang mit der grundlegenden Anforderung „Lärm“ in Abschnitt 1.4.4.

Der **Vorsitzende** stellt fest, dass der CTE die im Sitzungsdokument vorgeschlagenen Änderungen noch weiter bearbeiten werde.

Das **Sekretariat** erklärt, dass die Änderungen **1 bis 6** redaktionelle Korrekturen ohne Einfluss auf den Inhalt des Dokumentes seien.

Änderungsnummer	Sprachfassung	Aktuelle Ziffer (Abschnitt und Seite)	Änderungsvorschlag	Begründung/Kommentar
1	EN	Fußnote Nr. 1 (Seite 1)	„ <del>Richtlinie 2008/57/EG vom 17. Juni 2008, geändert durch Richtlinie 2013/9/EU vom 11. März 2013 und geändert durch</del> <del>xxxx</del> <b>Anhang III der Richtlinie 2008/57/EG vom 17. Juni 2008, geändert durch Richtlinie 2013/9/EU vom 11. März 2013 und geändert durch die Richtlinie der Kommission 2014/38/EU</b> “	Redaktionelle Änderung
2	EN	0 (Seite 1) Rechte Spalte	Der Text sollte lauten: „interfaces“	Tippfehler
3	EN	Abschnitt 1.3.1 (Seite 2), rechte Spalte	Der Text sollte lauten: „and <b>railway</b> infrastructure“	Anpassung an den Wortlaut in Anhang III der Richtlinie 2008/57/EG
4	EN	Abschnitt 1.3.2 (Seite 2)	Der Text sollte lauten: „in such a way <b>asto</b> restrict“	Anpassung an den Wortlaut in Anhang III der Richtlinie 2008/57/EG
5	EN	Abschnitt 2.4.1 (Seite 5), erster Absatz	Der Text sollte lauten: „in such a way <b>asto</b> protect“	Anpassung an den Wortlaut in Anhang III der Richtlinie 2008/57/EG
6	EN	Abschnitt 2.6.1 (Seite 7), zweiter Absatz	Der Text sollte lauten: „training“	Anpassung an den Wortlaut in Anhang III der Richtlinie 2008/57/EG

Der **Vorsitzende** lässt über das Dokument abstimmen.

### **Abstimmung:**

Das Ergebnis der Abstimmung über die Änderung der ETV GEN-A – Dokument A94-01A/1.2011 v.10, einschließlich aller oben erwähnten Änderungen, ist das Folgende: 25 Ja-Stimmen (Einstimmigkeit).

### **Beschluss:**

Der CTE 7 nimmt die Änderung der ETV GEN-A mit folgenden Änderungen an:

- Änderungen aus dem für den CTE 7 vorbereiteten Sitzungsdokument.

## **6.5 ETV GEN-C Änderung (A 94-01C/1.2011, v.08)**

### **Dokument:**

[A 94-01C/1.2011 v08](#)

### **ETV GEN-C:**

Das **Sekretariat** erklärt, das Dokument zu den Änderungen an der ETV GEN-C (A 94-01C/1.2011, Version 08) vorbereitet und auf der Website der OTIF zur Verfügung gestellt zu haben. Alle Kommentare, die das Sekretariat zur ETV GEN-C erhalten habe, seien in das Sitzungsdokument aufgenommen worden.

Das **Sekretariat** erklärt, diese Änderungen in Übereinstimmung mit den Änderungen an Anlage VI Teil 4 der Richtlinie 2008/57/EG, vorgenommen durch Richtlinie 2011/18/EU vorzuschlagen; die Änderungen betreffen hauptsächlich redaktionelle Verbesserungen und Aktualisierungen von Verweisen.

Der **Vorsitzende** stellt fest, dass der CTE die im Sitzungsdokument vorgeschlagenen Änderungen noch weiter bearbeiten werde.

Das **Sekretariat** erklärt, dass die Änderungen **1 bis 3** redaktionelle Korrekturen ohne Einfluss auf den Inhalt des Dokumentes seien.

Änderungsnummer	Sprachfassung	Aktuelle Ziffer (Abschnitt und Seite)	Änderungsvorschlag	Begründung/Kommentar
1	EN, DE, FR	Ende der Fußnote Nr. 1 (Seite 1)	<del>„und durch Richtlinie XXXX/XX/EU, veröffentlicht im Amtsblatt der EU L-XX vom XX.XX.2014.“</del>	Die Änderung von Anhang VI der Richtlinie 2008/57/EG wurde verschoben
2	EN	Abschnitt 2, erster Spiegelstrich (Seite 1)	Der Text sollte lauten: „documentation <del>operating</del> operation“	Anpassung an den Wortlaut in Anhang VI der Richtlinie 2008/57/EG
3	EN	Abschnitt 2, fünfter Spiegelstrich (Seite 3)	Der Text sollte lauten: „responsible for <del>the</del> “	Anpassung an den Wortlaut in Anhang VI der Richtlinie 2008/57/EG

Der **Vorsitzende** lässt über das Dokument abstimmen.

### **Abstimmung:**

Das Ergebnis der Abstimmung über die Änderung der ETV GEN-C Technisches Dossier – Dokument A94-01C/1.2011 v.08, einschließlich aller oben erwähnten Änderungen, ist das Folgende: 25 Ja-Stimmen (Einstimmigkeit).

### **Beschluss:**

Der CTE 7 nimmt die ETV GEN-C Technisches Dossier mit folgenden Änderungen an:

- Änderungen aus dem für den CTE 7 vorbereiteten Sitzungsdokument.

## **6.6 Aktualisierung der ETV WAG (A94-02/2.2012 v.08)**

### **Dokument:**

[A 94-02/2.2012 v08](#)

**ETV WAG**

Das **Sekretariat** erklärt, das Dokument mit ETV WAG (A94-02/2.2012, Version 08) zur Annahme vorbereitet und auf der Website der OTIF zur Verfügung gestellt zu haben. Der zusätzliche Kommentar sei im Sitzungsdokument berücksichtigt worden.

Das **Sekretariat** erklärt, dass die Hauptänderungen an der ETV WAG Folgeänderungen aufgrund der neuen ETV KENNZEICHNUNG seien. Der aktuelle Verweis auf Anhang PP müsse in einen Verweis auf die ETV KENNZEICHNUNG geändert werden. In der Konsequenz sollte Anhang PP dann auch aus der ETV WAG entfernt werden, da sein Inhalt nun von der ETV KENNZEICHNUNG abgedeckt werde. Zudem betreffen die Änderungen auch Aktualisierungen von Verweisen in Anhang G, wo auf die jüngste Liste der Verbundstoff-Bremsklötze verwiesen werde müsse, und kleinere Änderungen in Anhang I, zur korrekten Wiedergabe der TSI OPE der EU.

Änderungsnummer	Sprachfassung	Aktuelle Ziffer (Abschnitt und Seite)	Änderungsvorschlag	Begründung/Kommentar
1	EN	Anhang I, Vorschriften zum Sicherheitsmanagement (Seite 92)	Der Text sollte lauten: „Alle Fahrzeuge im Zugverband müssen an ein durchgehendes <b>selbsttätiges</b> Bremsystem angeschlossen sein. Das erste und das letzte Fahrzeug ( <b>einschließlich Triebfahrzeugen</b> ) im Zugverband müssen eine funktionstüchtige selbsttätige Bremse besitzen.“	Anpassung an den Text der TSI OPE, Abschnitt 4.2.2.6.1

Der **Vertreter der EU** fordert eine Klarstellung darüber, welche Version der ETV WAG nach diesem CTE gelten werde, stimme der CTE über die Änderung der ETV WAG ab oder würden die Mitgliedstaaten über die neue Version der ETV WAG notifiziert, welche dann die vorherige Version außer Kraft setze?

Das **Sekretariat** erklärt, dass die Mitgliedstaaten über die neue Version der ETV WAG notifiziert würden, die die aktuelle Version in Übereinstimmung mit dem Notifizierungsverfahren außer Kraft setzten werde.

Der **Vorsitzende** stellt fest, dass der CTE über die ETV WAG als Ganzes abstimmen werde und nicht über separate Änderungen dieser ETV WAG. Die zur Abstimmung stehende Version werde die aktuell geltende Version ersetzen. Die OTIF werde die konsolidierte neue Fassung veröffentlichen.

#### **Abstimmung:**

Das Ergebnis der Abstimmung über die Änderung der ETV WAG Fahrzeuge - Güterwagen – Dokument A94-02/2.2012 v.08, einschließlich aller oben erwähnten Änderungen, ist das Folgende: 25 Ja-Stimmen (Einstimmigkeit).

#### **Beschluss:**

Der CTE 7 nimmt die ETV WAG Fahrzeuge - Güterwagen mit folgenden Änderungen an:

- Änderungen aus dem für den CTE 7 vorbereiteten Sitzungsdokument.

Folgendes wird festgestellt: Die soeben angenommene Fassung ersetzt die aktuell geltende Fassung. Die OTIF wird die konsolidierte neue Fassung veröffentlichen.

## 6.7 Aktualisierung der NVR Spezifikationen (A94-20/2.2012, Version 02)

**Dokument:**

[A 94-20/2.2012 v02](#)

**Nationale Fahrzeugregister**

Das Sekretariat erklärt, das Dokument mit den NVR-Spezifikationen (A94-20/2.2012, Version 02) zur Annahme vorbereitet und auf der Website der OTIF zur Verfügung gestellt zu haben. Der zusätzliche Kommentar sei im Sitzungsdokument berücksichtigt worden.

Das Sekretariat erklärt, dass die Hauptkonsequenz der neuen ETV KENNZEICHNUNG die Änderung des aktuellen Verweises in „1. Daten, 1. Fahrzeugnummer, Inhalt“ in „*Eindeutige Fahrzeugnummer gemäß der Definition in der ETV Kennzeichnung*“ sei.

Änderungsnummer	Sprachfassung	Aktuelle Ziffer (Abschnitt und Seite)	Änderungsvorschlag	Begründung/Kommentar
1	EN	Zusätzlicher Punkt zwischen den alten Punkten (3) und (4) (Seite 1)	Zwischen (3) und (4) folgenden Text hinzufügen  <b>(4) „Der Beschluss der Kommission 2011/107/EU wurde geändert durch den Beschluss 2012/757/EU zu Fahrzeugkennzeichnungen. Diese Änderungen sind in dieser NVR-Spezifikation nicht berücksichtigt, dafür aber in der ETV Kennzeichnung.“</b>	

Der **Vertreter der EU** fragt, ob die Erklärung Nr. 3 aus dem einleitenden Teil zu den NVR-Spezifikationen gestrichen werden könne, diese entspreche einer alten Erläuterung aus der ersten Version des NVR und Beschluss 2011/107/EU und sei daher nicht länger zutreffend.

**GEB** fragt, ob alle Verweise auf EU-Beschlüsse im einleitenden Teil der NVR-Spezifikationen enthalten seien.

Das **Sekretariat** erklärt, die NVR-Spezifikationen auf der Grundlage des Beschlusses 2011/107/EU vorbereitet zu haben, ohne Verweis auf alle nachfolgenden Beschlüsse, Änderungen und Bestimmungen. Das Sekretariat schlägt vor, die Aufnahme weiterer Verweise zu vermeiden und stattdessen eine allgemeine Aussage zu formulieren.

Der **Vertreter der EU** spricht sich im Sinne der Nachverfolgbarkeit für eine Aufnahme aller Verweise aus.

**UIP** dagegen würde die aus so zahlreichen Verweisen entstehende Konfusion lieber vermeiden. UIP unterstützt daher den Vorschlag des Sekretariates. Zudem schlägt UIP vor, die Punkte 3 und 4 aus dem einleitenden Teil der NVR-Spezifikationen zu verbinden.

Der **Vorsitzende** fasst die Diskussion zusammen und stellt die Präferenz des CTE für eine einfachere Formulierung fest, mit der gleichzeitig die Nachverfolgbarkeit sichergestellt werden müsse.

Das Sekretariat fasst die Punkte 3 und 4 zusammen und schlägt folgende Formulierung vor: „Die NVR Bestimmungen in diesem Dokument wurden auf der Grundlage des Beschlusses der Europäischen Kommission 2007/756/EG einschließlich nachfolgenden Änderungen erstellt. Einige dieser Änderungen finden sich nicht in dieser NVR-Vorschrift, sondern in der ETV Kennzeichnung.“

Der **Vertreter der EU** erbittet eine Klarstellung in Bezug auf den Beschlussteil des NVR-Dokumentes. Seiner Ansicht nach müsste in Beschlussvorschlag 1 statt auf Dokument A92-20/1.2009 auf die aktuell geltenden NVR-Bestimmungen hingewiesen werden. Entsprechend dem vorliegenden Beschlussvorschlag 1 werde nur die Anlage des NVR-Dokumentes außer Kraft gesetzt. Folglich solle auch nur die Anlage geändert und die Beschlüsse gültig bleiben. In Bezug auf Beschlussvorschlag 3 sei die EU der Ansicht, dass der CTE die rückwirkende Festlegung von Verpflichtungen vermeiden sollte. Die EU schlage vor, dass die Beschlüsse 2, 3 und 4 in Kraft bleiben und die aktuellen NVR-Bestimmungen, obgleich aktualisiert, weiterhin verfügbar bleiben sollten.

**CH** teilt die Ansicht der EU, weist jedoch darauf hin, dass Beschlussvorschlag 3 eine Bemerkung und kein Beschluss sei. Der zweite Teil des Absatzes könne gestrichen werden oder es müsse explizit darauf hingewiesen werden, dass die rückwirkende Vorschrift keine Anwendung fände.

**RS** unterstützt den Vorschlag der EU.

Das **Sekretariat** unterstützt den Vorschlag der EU, dass die Beschlüsse 2, 3 und 4 in Kraft bleiben, und schlägt vor, dass die OTIF statt verschiedener Dokumente an unterschiedlichen Orten eine einzige vollständige Fassung der NVR-Spezifikationen als Referenz haben sollte.

Der **Vertreter der EU** regt an, das Sekretariat mit der Ausarbeitung und Veröffentlichung einer konsolidierten Fassung der NVR-Bestimmungen zu beauftragen.

Der **Vorsitzende** fasst die Diskussionen zusammen und stellt fest, dass der CTE abstimmen werde über:

- die Änderung der Anlage zu den NVR-Spezifikationen,
- die im einleitenden Teil der NVR-Spezifikationen vorgenommenen Änderungen und
- das Mandat an das Sekretariat, eine konsolidierte Fassung zu erstellen und zu veröffentlichen.

Im Übrigen stellt der Vorsitzende fest, dass die Beschlüsse 2, 3 und 4 in Kraft bleiben.

### **Abstimmung:**

Das Ergebnis der Abstimmung über die NVR-Spezifikationen – Dokument A94-20/2.2012 v.02, einschließlich aller oben erwähnten Änderungen, ist das Folgende: 25 Ja-Stimmen (Einstimmigkeit).

**Beschluss:**

Der CTE 7 nimmt die NVR-Spezifikationen mit folgenden Änderungen an:

- Die Anlage zu Dokument A 94-20/2.2012 vom 01.03.2013 wird ersetzt durch die Anlage des dem CTE 7 vorgelegten Dokumentes zur Aktualisierung der NVR-Spezifikationen.
- Die Beschlüsse 2, 3 und 4 aus Dokument A 94-20/2.2012 vom 01.03.2013 bleiben in Kraft.
- Die Einleitung des Dokumentes wird wie folgt geändert:
  - o Folgender neuer Punkt 6 wird in Übereinstimmung mit dem dem CTE 7 vorgelegten Dokument hinzugefügt: *„Version 3 dieses Dokumentes enthält redaktionelle Änderungen, die für die korrekte Inbezugnahme nach Inkrafttreten der ETV Kennzeichnung und der ETV LOC&PAS und zur Wahrung der Übereinstimmung mit der ETV WAG nötig sind.“*
  - o Punkt 3 wird geändert und lautet nun: *„Die NVR Bestimmungen in diesem Dokument wurden auf der Grundlage des Beschlusses der Europäischen Kommission 2007/756/EG einschließlich nachfolgenden Änderungen erstellt. Einige dieser Änderungen finden sich nicht in dieser NVR-Vorschrift, sondern in der ETV Kennzeichnung.“*
- Das Sekretariat der OTIF wird eine konsolidierte neue Fassung der NVR-Spezifikationen auf seiner Website veröffentlichen, die auch die vom CTE 7 angenommenen Änderungen enthält.

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

Das **Sekretariat** erklärt, dass sich die Lage in diesem Punkt seit dem CTE 6 nicht geändert habe. Nach der Notifizierung der neu angenommenen ETV LOC&PAS an alle Mitgliedstaaten werde das Sekretariat der OTIF die Nicht-EU-Vertragsstaaten jedoch auffordern, ihre nationalen technischen Anforderungen gemäß Artikel 12 § 1 APTU bekannt zu geben.

**Schlussfolgerung:**

Der CTE nimmt diese Information des Sekretariates ohne weitere Kommentare zur Kenntnis.

#### **8. Konsultation der Nicht-EU-OTIF-MS zu TSI-Entwürfen (zur Information)**

Das **Sekretariat** erklärt, dass die OTIF im vergangenen Jahr ein Rundschreiben an alle Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten versandt habe, um diese über die mögliche Transposition von TSI in ETV zu informieren und nach ihrer Meinung zu den TSI-Entwürfen zu fragen. Die Nicht-EU-OTIF-MS seien zu folgenden TSI befragt worden:

- 1) TAF, wo die erhaltenen Kommentare mitsamt den Kommentaren der OTIF am 22. Oktober 2013 an die ERA weitergeleitet worden seien. Der Rückmeldung der ERA zufolge hätten nahezu alle Kommentare zu Änderungen an den TSI geführt.

- 2) OPE, wo die Kommentare aus CH und UA am 22. Oktober 2013 an die ERA weitergeleitet worden seien.
- 3) ZZS, wo die Kommentare aus CH am 9. Dezember 2013 an die ERA weitergeleitet worden seien. Laut Rückmeldung der ERA seien die Kommentare der CH im Text der TSI nicht berücksichtigt worden, man habe CH aber über die OTIF eine angemessene Begründung dafür zukommen lassen.

### Schlussfolgerung:

Der CTE nimmt diese Information des Sekretariates ohne weitere Kommentare zur Kenntnis.

## 9. Gemeinsames OTIF/ERA Register für VKM und ECM (zur Information)

### Dokument:

#### [A 95-00/1.2014 v01](#)

#### Gemeinsame OTIF-EU-Register VKM und ECM

Das **Sekretariat** erklärt, dass das Dokument A 95-00/1.2014 v01 dem CTE einen umfassenden Überblick darüber biete, wie die Aufgabe der Zusammenführung der Register der OTIF und ERA für VKM und ECM umgesetzt worden sei.

Das **Sekretariat** erinnert daran, dass der CTE 6 das Sekretariat der OTIF beauftragt habe, ein gemeinsames OTIF/ERA-Register für ECM-Zertifizierungsstellen und zertifizierte ECM zu errichten. In Übereinstimmung mit der Verwaltungsvereinbarung zwischen OTIF, GD MOVE und ERA, die aus einem *Managementmeeting* am 19. Dezember 2013 in Brüssel hervorgegangen sei, habe man beschlossen, die gemeinsamen Register zum 1. April 2014 in Betrieb zu nehmen. Im Ergebnis einer intensiven Zusammenarbeit zwischen OTIF und ERA sei diese Aufgabe am 1. April 2014 abgeschlossen worden und die gemeinsamen Register seither in Betrieb. Alle Mitgliedstaaten der OTIF seien in einem Rundschreiben über die gemeinsamen Register informiert worden.

Die Pflichten der Nicht-EU-OTIF-VS in Bezug auf das ECM-Register hätten sich dadurch nicht verändert, für diese bliebe das Sekretariat der OTIF weiterhin Kontaktstelle und werde die Informationen an die ERA weiterleiten. Die Verfahren für die Beantragung eines neuen VKM Codes oder zur Änderung bzw. Rücknahme eines bestehenden Codes blieben in der EU wie in den Nicht-EU-OTIF-VS gleich. Auch die Verfahren für die Bekanntgabe und Aktualisierung des ECM-Registers seien innerhalb der EU gleich geblieben, die Zertifizierungsstellen außerhalb der EU hätten neu jetzt die Möglichkeit, ECM-Zertifikate direkt im Register hinzuzufügen oder zu ändern.

Das **Sekretariat** unterstreicht die Vorteile dieses Schrittes für den Sektor:

- **ECM-Register:** Nur noch die auf der ERA-Website geführte Datenbank zu ECM und ECM-Zertifizierungsstellen müsse konsultiert werden, um einen vollständigen Überblick über alle EU und Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten zu erhalten.
- **VKM-Register:** Nur noch das auf der ERA-Website geführte Register für VKM-Codes müsse konsultiert werden, um einen vollständigen Überblick über alle EU und Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten sowie wichtige Staaten der eurasischen Region zu erhalten

Das gemeinsame OTIF/ERA-VKM-Register werde in vier Sprachen veröffentlicht: Deutsch, Englisch und Französisch (den Arbeitssprachen der OTIF) und Russisch mit Blick auf die Zusammenarbeit mit der OSShD.

Der **Vertreter der EU** beglückwünscht OTIF und ERA zu diesem wichtigen Fortschritt.

### **Schlussfolgerung:**

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

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

### **Dokument:**

#### **[A 94-20/1.2014 v01](#)**

#### **Entwicklungsstand der NVR in den Vertragsstaaten**

Das **Sekretariat** erklärt, dass das Dokument A 94-20/1.2014 v01 einen detaillierten Überblick über den Entwicklungsstand der NVR in den Vertragsstaaten (ohne OTIF-EU-MS und Norwegen) beinhalte. Die Information sei Anfang Mai 2014 aktualisiert worden.

Die Information basiere auf dem ECVVR 1.4, das seit 15. Oktober 2013 in Betrieb und den Mitgliedstaaten zugänglich sei. Das Sekretariat habe Informationen sowohl aus EU- wie aus Nicht-EU-Vertragsstaaten erhalten.

- **17 EU-OTIF-Mitgliedstaaten** und Norwegen verfügten über ein mit dem ECVVR verlinktes NVR: Belgien, Dänemark, Estland, Frankreich, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Slowakei, Slowenien und Tschechien;
- **2 Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten** verfügten über ein mit dem ECVVR verlinktes NVR: Serbien, Schweiz;
- **2 Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten** befänden sich im Kaufprozess der ERA-Software: Montenegro und Türkei;
- **1 Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaat** habe ein NVR in fortgeschrittenem Entwicklungsstand: Bosnien und Herzegowina.

**GEB** äußert sich überrascht darüber, dass so viele Länder noch immer nicht mit dem ECVVR verlinkt seien, dies sei nicht gut für die Interoperabilität. GEB fragt, warum die restlichen der 28 EU-Mitgliedstaaten das ECVVR nicht anwendeten, wo es für 17 doch auch kein Problem sei.

Der **Vorsitzende** stellt fest, dass die Staaten, die ihre Fahrzeuge nicht im internationalen Register eintragen würden, Probleme im internationalen Verkehr bekämen. Anscheinend könnten diese Fahrzeuge aber problemlos verkehren, auch wenn sie nicht registriert seien.

**ME** gibt an, trotz Kauf der ERA-Software und ständigem Kontakt seiner IT-Experten mit dem ERA-Supportservice das System noch nicht in einen funktionsfähigen Zustand bekommen zu haben. ME bittet um die Hilfe der ERA.

Der Vorsitzende bestätigt als Vertreter **CH**, dass auch die Schweiz Probleme bei der Verlinkung und Programmierung der Schnittstelle gehabt habe. Der **Vorsitzende** bittet die ERA, soviel

Unterstützung wie möglich zu liefern, damit die Schwierigkeiten diverser Länder gelöst werden könnten.

Der **Vertreter der EU** teilt die Ansicht, dass die Verlinkungsprobleme gelöst werden sollten. Daher unterstütze man den Vorschlag von ME. Die EU werde ein Treffen mit der GEB organisieren, wo man versuchen werde, dem Problem auf den Grund zu gehen und die nächsten Schritte festzulegen. Die EU bestätigt, dass einige EU-Mitgliedstaaten auch Probleme mit dem Übersetzungstool zwischen NVR und dem zentralen Server hätten, der von der ERA beherbergt und verwaltet werde.

Als Antwort auf den Kommentar des Vorsitzenden bezüglich des Bedarfs an einer systematischen Auflistung der Probleme erwidert die **ERA**, dass ein solches Verfahren zur Identifizierung der Probleme bereits gestartet worden sei. ME wird gebeten, die ERA zu kontaktieren, um Hilfe und Unterstützung zu erhalten.

### **Schlussfolgerung:**

Der CTE nimmt das Dokument und die Erläuterungen des Sekretariates ohne weitere Kommentare zur Kenntnis. Der CTE nimmt ebenfalls zur Kenntnis, dass die Länder, die Probleme bei der Programmierung der ECVVR-Software hätten, die ERA kontaktieren sollten. Die ERA werde sie dann bei der Lösung der Probleme unterstützen.

## **11. Arbeitsprogramm des Fachausschusses für technische Fragen für 2014 und darüber hinaus (zur Diskussion)**

### **Dokument:**

[A 92-03/1.2014 v01](#)

### **Strategie und Arbeitsprogramm der Sektion Technik der OTIF für 2014 und 2015**

Das **Sekretariat** erklärt, dass mit diesem Dokument ein umfassender Überblick über die Prioritäten und Aufgaben für die nächste Zeit gegeben werden solle, d.h. woran die WG TECH mit Blick auf die Vorbereitung des nächsten CTE arbeiten werde. Das Sekretariat informiert den CTE, dass die Sektion Technik bei der Umsetzung ihres Zeitplans bei fast allen Aspekten des Levels 2 - Reisezugwagen (geplant für 2015) schneller vorangekommen sei als geplant:

- ETV LOC&PAS mit den fahrzeugbezogenen Bestimmungen für PRM und SRT, die der CTE 7 angenommen habe;
- Sicherheitsmanagementbestimmungen, wo der CTE 7 dem Revisionsausschuss Änderungen an den ATMF empfehle und
- Einzelzulassungen von Personenwagen, die bei dem gemeinsamen OTIF-ERA-Workshop zu Fahrzeug-Fahrzeug-Schnittstellen an Reisezugwagen im Februar in Bonn diskutiert worden seien. Die ERA habe daraufhin eine Arbeitsgruppe ins Leben gerufen, die die Bedingungen für die Anwendung von Artikel 23 (1) der Interoperabilitätsrichtlinie (einmalige Inbetriebnahmegenehmigung) auf die TSI LOC&PAS festlegen solle. Das Sekretariat der OTIF habe an dieser Arbeitsgruppe ebenfalls teilgenommen.

Das **Sekretariat** habe Dokument A 92-03/1.2014 v01 – Strategie und Arbeitsprogramm der Sektion Technik der OTIF für 2014 und 2015 vorbereitet und schlage vor, die Prioritäten der Sektion Technik der OTIF auf folgende Aktivitäten zu legen:

- Entwicklung einer neuen ETV zu allen betrieblichen Pflichten der am Betrieb beteiligten Akteure (d.h. EVU, Halter und ECM), basierend auf den neuen ATMF;
- Entwicklung zusätzlicher Anforderungen für Einzelzulassungen von Personenwagen als Anhang zur ETV und TSI LOC&PAS, im Rahmen einer ERA-Arbeitsgruppe;
- Analyse des Bedarfs an harmonisierten technischen Lösungen für Fahrzeuge-Fahrzeug-Schnittstellen bei Personenwagen, basierend auf dem Input der GEB (Ergebnis des gemeinsamen OTIF-ERA-Workshops);
- Revision der ETV NOI, infolge der Annahme der entsprechenden TSI in der EU (zur nächsten WG TECH werde das Sekretariat der OTIF einen Entwurf für die Revision der ETV NOI vorlegen);
- Änderung der ETV WAG, falls dies in Bezug auf folgende Punkte nötig ist:
  - Schließung offener Punkte in der TSI ZZS, die eine Revision von Anhang H der ETV WAG nötig macht;
  - Revision der TSI OPE, die eine Änderung von Anhang I der ETV WAG nötig macht.
- Mögliche Änderungen an der ETV GEN-D (Bewertungsverfahren) sind abhängig von den Entwicklungen in der EU;
- Mögliche Änderungen an ATMF-Anlage A (ECM-Vorschriften) sind abhängig von den Entwicklungen in der EU;
- Entwicklung von Anwendungshandbüchern insbesondere für die ETV LOC&PAS (basierend auf dem der ETV WAG);
- Weiterentwicklung der Tätigkeiten in Zusammenhang mit der Verbreitung von Informationen und dem Monitoring der OTIF-Vorschriften;
- Durchführen von Studien in strategischen Bereichen.

Die **GEB** informiert den CTE, dass infolge des gemeinsamen OTIF-ERA-Workshops der abschließende Brief an OTIF und ERA<sup>6</sup> Ende nächster Woche (bis zum 13. Juni 2014) verschickt werde. Die GEB sei mit Blick auf die Arbeitsgruppe der ERA (zur TSI LOC&PAS) besorgt, zum einen habe es kein Feedback auf den oben erwähnten Brief gegeben, zum anderen werde die ERA-AG alle Fahrzeuge behandeln, unabhängig davon, ob es noch ungelöste Probleme mit Reisezugwagen gebe. In Bezug auf einen ersten Vorschlag für eine neue ETV zu betrieblichen Pflichten informiert die GEB den CTE über die Arbeit der GRB-Gruppe (Group of Representative Bodies), die von Gilles Peterhans der UIP geleitet werde und ein fallbasiertes Dokument ausarbeiten werde, dem alle Teilnehmer des Eisenbahnverkehrs, d.h. Absender, Verloader, EVU, ECM, Hersteller, Empfänger ihre Pflichten und Zuständigkeiten entnehmen könnten. Dieses Dokument werde bis Ende Juli fertiggestellt und den NSB und der ERA zugeschickt.

Auch die **UIP** äußert Bedenken an der Entwicklung betrieblicher Pflichten, da bereits drei Arbeitsgruppen gleichzeitig dieses Thema diskutieren würden. Der UIP zufolge sollte dies

---

<sup>6</sup> Brief zu Harmonisierungsanforderungen von Vorschriften zu Reisezugwagen im internationalen Verkehr.

vermieden werden. Die UIP fragt das Sekretariat der OTIF nach weiteren geplanten Arbeiten an der neuen ETV zu betrieblichen Pflichten, man frage sich was sinnvoller sei, parallele Arbeiten durchzuführen oder die Ergebnisse der anderen AG abzuwarten?

In Bezug auf die betrieblichen Pflichten antwortet das **Sekretariat**, dass die OTIF einen Artikel 15a für die ATMF und die Anhänge der ETV WAG und der ETV LOC&PAS entworfen habe, in denen die Vorbereitung von Zügen und die Pflichten in Bezug auf die korrekte Nutzung von Fahrzeugen festgelegt würden. Die OTIF solle eine größtmögliche Übereinstimmung bei der Festlegung der betrieblichen Pflichten anstreben, insbesondere im Zusammenhang mit den EU-Vorschriften. Das Hauptanliegen der OTIF sei die Bereitstellung einer Rechtsgrundlage für die Interoperabilität zwischen den OTIF-VS in Bezug auf gemeinsame Betriebs- und Sicherheitsaspekte.

Der **Generalsekretär** der OTIF teilt die Ansicht der UIP, dass es unangemessen sei, eigenständige Vorschriften zu betrieblichen Pflichten zu entwickeln. Die OTIF werde mit Sicherheit den Brief der GEB und die Ergebnisse der GRB-Gruppe abwarten.

Der **Vertreter der EU** stellt fest, dass auf EU-Ebene keine Entwicklung von separaten betrieblichen Pflichten für alle Eisenbahnakteure geplant sei und dass diese Frage geklärt werden müsse. Die EU schlage vor, dass die OTIF ein Handbuch zu den betrieblichen Pflichten aller Teilnehmer erstellen könnte. Die EU halte andere Aspekte des Arbeitsprogramms der Sektion Technik der OTIF für wichtiger. In Bezug auf die Kommentare der GEB zur ERA-AG zur TSI LOC&PAS fragt die EU das Sekretariat der OTIF nach dem Eindruck, den es während seiner Teilnahme an der Arbeitsgruppe gewonnen habe.

Das **Sekretariat** bestätigt seine Teilnahme an der Arbeitsgruppe der ERA. Man teile die Bedenken der GEB in Bezug auf den Ansatz der ERA, alle Fahrzeugtypen im Anwendungsbereich der TSI LOC&PAS abzudecken. Aus zweierlei Sicht scheine es pragmatischer, mit Reisezugwagen zu beginnen: Zum einem seien Reisezugwagen nicht sonderlich komplex und die Ergebnisse könnten daher schnell erzielt werden und zum anderen habe man bei Reisezugwagen nun die Situation, dass das RIC nicht länger die Grundlage für die Zulassung bilde. Die OTIF habe diese Position in der ersten Sitzung der ERA-AG<sup>7</sup> geäußert.

Der **Vorsitzende** regt an, dass das Sekretariat der OTIF und die ERA in einem ersten Schritt die Reisezugwagen und zu einem späteren Zeitpunkt die restlichen Fahrzeuge diskutieren sollten.

Das **Sekretariat** schlägt vor, den Punkt im Arbeitsprogramm zu den betrieblichen Pflichten an das Ergebnis der Diskussion anzupassen und folgendermaßen umzuformulieren: „Entwicklung ~~einer neuen ETV~~ eines neuen Dokuments/Instrumentes zu allen betrieblichen Pflichten der am Betrieb beteiligten Akteure (d.h. EVU, Halter und ECM), basierend auf den neuen ATMF.“

Der **Vorsitzende** fasst die Diskussion zusammen und schlägt vor, die Entscheidung, ob es eine neue ETV Betrieb oder ein sonstiges Referenzdokument geben sollte, der WG TECH zu überlassen. Der Vorsitzende unterstreicht auch die Arbeit der UIP, die die Pflichten für alle am Eisenbahnverkehr beteiligten Akteure festlegen werde.

**DE** kommentiert die Frage der Teilnahme an den Diskussionen zu betrieblichen Pflichten. Es sei beschlossen worden, nach Abschluss der Diskussionen der GEB, der UIP und des Sektors in einem zweiten Schritt die Sicherheitsbehörden mit einzubeziehen. Diese Information könnte in Bezug auf

<sup>7</sup> TSI LOC&PAS - WP „Einmalige Inbetriebnahmegenehmigung“, 8. April 2014 in den Räumlichkeiten der ERA in Lille

die Bestimmung des richtigen Zeitpunktes für die Beteiligung der OTIF an den Diskussionen interessant sein.

**GEB** unterstützt diesen Beitrag DE und fragt, ob auch die ERA an den Diskussionen teilnehmen könnte.

Der **Vorsitzende** schlussfolgert, dass der CTE das Arbeitsprogramm für 2014 und darüber hinaus behandelt habe. Die ersten drei Punkte seien ausführlich diskutiert worden; der CTE habe zur Kenntnis genommen, dass eine gute Koordination zwischen OTIF und UIP wichtig sei; bei Frage der Einzelzulassung wie unter ETV WAG 7.1.2 sollte sich die Arbeit zunächst auf Reisezugwagen konzentrieren.

## 12. Verschiedenes

### Harmonisierung der RID-Vorschriften mit den ATMF

Der **Vertreter der EU** erklärt, dass dieser Vorschlag zum Teil aus Diskussionen in EU-Ausschüssen (für Interoperabilität und Sicherheit und für gefährliche Güter) und zum Teil aus diversen RID-Bestimmungen hervorgegangen sei. Obwohl das RID lange vor den ATMF und dem CTE bestanden habe und sogar vor der Entwicklung der Interoperabilitätsrichtlinie und der TSI durch den Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit (RISC), müssten nun zwei unterschiedliche Ansätze (der des RID und der der ATMF) einander angeglichen werden.

Der **Vertreter der EU** greift einige Nichtübereinstimmungen heraus: Gemäß Artikel 3 § 2 ATMF müssten Eisenbahnfahrzeuge den Bau- und Ausrüstungsanforderungen des RID entsprechen, was bedeute, dass die ETV WAG alleine für die Zulassung von Wagen nicht ausreichend sei. Es stelle sich die Frage, warum nicht alle Vorschriften zu Güterwagen in der ETV WAG enthalten seien. Eine weitere Nichtübereinstimmung mit der ETV finde sich in Kapitel 6.8 des RID, wo nicht klar festgelegt sei, wer die Stelle zur Bewertung der Konformität sei und wie diese Vorschrift überprüft werden, bevor ein Wagen zum Betrieb zugelassen werde.

Der CTE sei zuständig für die Annahme zahlreicher technischer Vorschriften, die für alle Güterwagen gelten sollten, auch für diejenigen zur Beförderung gefährlicher Güter.

Die EU schlage vor, dass der CTE und der RID-Fachausschuss eine gemeinsame Arbeitsgruppe einrichten sollten, mit dem Ziel, die APTU-Anlagen wo nötig mit dem RID zu harmonisieren.

Der **Generalsekretär** der OTIF bestätigt die Unterstützung des Vorschlags der EU durch die OTIF, dieser stehe im Einklang mit der Verwaltungsvereinbarung zwischen OTIF, GD MOVE und ERA. Diese Frage sei auch mit dem Leiter der RID-Abteilung der OTIF diskutiert worden. Die OTIF fügt mit Blick auf die vorgeschlagene Arbeitsgruppe noch zwei Aspekte hinzu. Der erste Aspekt betreffe den Geltungsbereich der Arbeiten, d.h. den Bezugsrahmen der gemeinsamen Arbeitsgruppe. Das RID werde sowohl mit dem ADR als auch mit SMGS-Anlage 2 harmonisiert, weswegen der Geltungsbereich des RID weiter sei als der der OTIF und der EU. Der zweite Aspekt sei rechtlicher Natur und betreffe die direkte Transposition von RID-Vorschriften in EU-Recht mittels einer EU-Richtlinie. Aus diesen Gründen müssten ATMF- und RID-Aspekte klar voneinander getrennt werden.

Der **Vorsitzende** unterstreicht die Komplexität der Arbeiten und stellt fest, dass der CTE auch besondere Aufgaben für den CTE und den RID-Fachausschuss in Betracht ziehen sollte. Er fasst zusammen, dass man zur Fortführung der Arbeiten entweder diese gemeinsame Arbeitsgruppe ins Leben rufen oder jemanden (Personen) oder Stellen zur Festlegung des Arbeitsrahmens der Arbeitsgruppe bestimmen könne.

In Bezug auf diesen Vorschlag gibt **DE** an, nicht in der Lage zu sein, seine Meinung zu äußern oder die Einrichtung einer gemeinsamen Arbeitsgruppe zu unterstützen, da die Zeit nicht ausgereicht habe, sich mit den Verantwortlichen für die ATMF und das RID in Deutschland zu koordinieren. Gleichzeitig könne man nicht akzeptieren, dass der CTE hier einen Beschluss fasse, ohne den RID-Fachausschuss konsultiert zu haben. Wenn CTE und RID-Fachausschuss nicht alle beide der Meinung seien, dass eine solche Arbeitsgruppe notwendig sei, stünde der CTE vor dem von der EU bereits angesprochenen Problem.

Der **Generalsekretär** der OTIF informiert den CTE, dass diese Frage im nächsten RID-Ausschuss diskutiert werde. **UIP** gibt an, keine Meinung äußern zu können, da keine Zeit zur Koordination innerhalb der UIP gewesen sei. Mit Bezug auf die zahlreichen Treffen unter der Ägide der UN frage man sich, ob dieser Vorschlag nicht besser in die UN-Verfahren passen und im UN-Verfahren zur Änderung der Gesetzgebung für gefährliche Güter behandelt würde.

Der **Generalsekretär** der OTIF bestätigt, dass diese Frage sehr komplexe Zusammenhänge betreffe. Er weist darauf hin, dass man an irgendeinem Punkt beginnen müsse. Er erläutert, dass das Hauptanliegen aus Sicht der OTIF nun die Einrichtung dieser Arbeitsgruppe für eine erste Situationsbestimmung sei. Er nehme zur Kenntnis, dass der CTE diesbezüglich an dieser Tagung keinen Beschluss fassen werde.

**GEB** unterstützt den Vorschlag, alle Vorschriften für Güterwagen an einem Ort zu haben.

Der **Vertreter der EU** macht deutlich, dass ungeachtet der Koordinierung mit den verschiedenen im Gefahrgutbereich tätigen Einrichtungen, einschließlich UN, das RID Teil des COTIF und der RID-Fachausschuss für Änderungen daran zuständig sei. Die EU werde in der Zukunft Diskussionen zwischen dem CTE und dem RID-Fachausschuss zum Zweck der Angleichung der beiden COTIF-Anhänge unterstützen.

Der **Generalsekretär** der OTIF befürwortet die Idee der Einrichtung dieser gemeinsamen Arbeitsgruppe. Obwohl der Generalsekretär zur Einrichtung der Arbeitsgruppe befugt sei, sei es angemessen, diese Absicht im Vorfeld in beiden Ausschüssen der OTIF anzukündigen, so dass diese ihre Meinung dazu äußern könnten. Nach Anhörung der Diskussion nehme der **Generalsekretär** zur Kenntnis, dass der CTE grundsätzlich keine Einwände dagegen habe. Er begründe dies damit, dass nur ein einzelner Staat nicht in der Lage sei, seine Meinung zu äußern und eine offizielle Stellungnahme abzugeben. Dies könne man so auslegen, dass die OTIF weiterhin nach Lösungen suchen und dieses Thema auf die Tagesordnung der nächsten Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses im November 2014 setzen sollte.

Der **Vorsitzende** schlussfolgert, dass der CTE den Vorschlag der EU zur Kenntnis nehme. Die OTIF solle sicherstellen, dass dieses Thema bei der nächsten Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses am Ende des Jahres diskutiert werde. Im Falle einer Einigung könnte dann Anfang 2015 eine gemeinsame Arbeitsgruppe zur inhaltlichen Behandlung der Frage eingerichtet werden.

### **Vertretung der OTIF in ERA-Arbeitsgruppen durch Experten aus den Mitgliedstaaten (zur Information)**

Das **Sekretariat** erklärt, dass diese Frage sich aus der Verwaltungsvereinbarung zwischen OTIF, GD MOVE und ERA ergebe.

Die Idee sei, dass das Sekretariat ein Dokument entwerfen werde, in dem es erkläre, was von den OTIF-Experten (die nicht Mitglied des Sekretariates der OTIF seien, sondern aus den Nicht-EU-VS kämen) bei deren Teilnahme an den ERA-Tagungen erwartet werde. Das Dokument werde beispielsweise erklären, dass die Kommentare der Experten auf dem COTIF basieren, die Experten im Namen der OTIF für alle Nicht-EU-VS sprechen und dem Sekretariat ein schriftliches Feedback über die Tagung (Bericht) abgeben müssten. Das Sekretariat werde vor der (ersten) Tagung ein kurzes Positionspapier vorbereiten, in dem alle diese Aspekte erklärt würden, und das den OTIF-Experten als Leitlinie nutzen könnte. Dies seien die wichtigsten Elemente dieses Dokumentes, das den Titel „Praxis für ein schriftliches Verfahren für die Beteiligung externer Experten“ tragen werde.

Der **Vorsitzende** schlussfolgert, dass der CTE die Informationen des Sekretariates ohne weitere Kommentare zur Kenntnis nehme. Der CTE nehme ebenfalls zur Kenntnis, dass die Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten das Sekretariat der OTIF für die Teilnahme an diesen Arbeiten kontaktieren könnten.

### **13. Nächste Tagung**

Das **Sekretariat** schlägt vor, die nächste Tagung (8. Tagung) des CTE am 10. und 11. Juni 2015 voraussichtlich in Bern stattfinden zu lassen.

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

- 23. Tagung am 10. und 11. September 2014 in Bern
- 24. Tagung am 2. und 3. Dezember 2014 (Ort noch zu bestimmen)
- 25. Tagung im Februar 2015 (Datum und Ort noch zu bestimmen)

Der **CTE** stimmt diesen Daten zu.

### **SCHLUSSBEMERKUNGEN**

Der **Vorsitzende** fasst zusammen und stellt die sehr gute Arbeit des CTE fest, die in der erfolgreichen Annahme drei neuer ETV gemündet habe. Er dankt ganz herzlich all denen, die hinter den Kulissen zum Erfolg des CTE beigetragen hätten, spricht der Sektion Technik der OTIF, die mit der Unterstützung der ERA und der Europäischen Kommission die Dokumente vorbereitet habe. Er dankt auch dem Generalsekretariat der OTIF, das den Sitzungssaal vorbereitet und alle organisatorischen Vorkehrungen getroffen habe. Ebenfalls dankt er den Beobachtern, welche die eigentlichen Nutzer der vom CTE angenommenen Texte seien. Er lobt die kooperative Arbeitsatmosphäre, in der scheinbare Hindernisse immer hätten überwunden werden können. Schließlich dankt er den Dolmetschern und schließt die 7. Tagung des CTE. Einen ganz

besonderen Dank richtet er am Ende noch an Peter Sorger und Bernard Alibert, die bald in den wohlverdienten Ruhestand treten dürften.

Der **Vertreter der EU** dank dem Sekretariat der OTIF für die Vorbereitung aller Dokumente und ETV in bemerkenswert kurzer Zeit. Die EU dankt Peter Sorger ganz herzlich für die Mitarbeit und Kooperation während der Phase der Vermittlung zwischen OTIF und EU.

Der **Generalsekretär** der OTIF dankt dem Vorsitzenden für die exzellente Leitung der Tagung und die erfolgreiche Behandlung der gesamten Tagesordnung. Er dankt allen Teilnehmern für die Mitarbeit am CTE und die fruchtbaren Diskussionen. Er dankt auch Peter Sorger, der für die OTIF ein sehr wichtiger Mitarbeiter gewesen sei, und Bernard Alibert, aus dessen Wissen, Ehrlichkeit und Bescheidenheit der CTE immer großen Nutzen habe ziehen können.

## Gouvernements / Regierungen / Governments

### Allemagne/Deutschland/Germany

M./Hr./Mr. Michael Schmitz

Leiter Stabsstelle 92  
Eisenbahn-Bundesamt  
Annerkennungsstelle für Benannte Stellen,  
internationale Angelegenheiten  
Heinemannstrasse 6  
DE-53175 Bonn

 +49 (228) 9826 160  
Fax +49 (228) 9826 9160  
E-Mail [SchmitzM@eba.bund.de](mailto:SchmitzM@eba.bund.de)

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

M./Hr./Mr. Mirko Vulić

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

 +387 (53) 20 73 50  
Fax +387 (53) 20 73 51  
E-Mail [mirko.vulic@mkt.gov.ba](mailto:mirko.vulic@mkt.gov.ba)

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

M./Hr./Mr. Damjan Glamocanin

ECM Coordinator  
Railways Regulatory Board (Regulatorni Odbor  
Željeznica)  
Svetog Save bb  
BA-74 000 Dobož

   
Fax   
E-Mail [damjan.glamocanin@mkt.gov.ba](mailto:damjan.glamocanin@mkt.gov.ba)

**Grèce/Greichenland/Greece**

M./Hr./Mr. Georgios Vetsis

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

☎ +30 (210) 529 75 18  
 Fax  
 E-Mail [g.vetsis@osenet.gr](mailto:g.vetsis@osenet.gr)

**Norvège/Norwegen/Norway**

Mme/Fr./Ms Ingunn Rognes

Ministry of Transport and Communications  
 Department for Public and Rail Transport  
 Akersgata 59  
 Postboks 8010 Dep  
 NO-0030 Oslo

☎ +47 (22) 24 82 67  
 Fax +47 (22) 24 95 71  
 E-Mail [ingunn.rognes@sd.dep.no](mailto:ingunn.rognes@sd.dep.no)

**Italie/Italien/Italy**

M./Hr./Mr. Rocco Cammarata

Head of Technical Standards of Vehicles Office  
 Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle  
 Ferrovie  
 Piazza della Stazione 45  
 IT-50123 Firenze

☎ +39 (055) 298 97 19  
 Fax +39 (055) 238 25 09  
 E-Mail [rocco.cammarata@ansf.it](mailto:rocco.cammarata@ansf.it)

**Portugal**

M./Hr./Mr. Paulo Taveira

Head of Railways Department  
 Instituto de Mobilidade e dos Transportes Terrestres  
 (IMTT)  
 Av. das Forças Armadas, nº 40  
 PT-1649-022 Lisboa

☎ +351 (21) 794 90 07  
 Fax +351 (21) 794 90 03  
 E-Mail [pftaveira@imtt.pt](mailto:pftaveira@imtt.pt)

**Monténégro/Montenegro**

M./Hr./Mr. Zoran Vuković

Advisor for International Affairs  
 Railway Directorate of Montenegro  
 Hercegovačka 75  
 ME-81000 Podgorica

 +382 (20) 23 21 27  
 Fax +382 (20) 23 21 28  
 E-Mail [zoran.vukovic@dzzcg.me](mailto:zoran.vukovic@dzzcg.me)

**Serbie/Serbien/Serbia**

M./Hr./Mr. Milan Popović

Head of the department for regulations  
 Directorate for Railways  
 Direkcija za železnice  
 Nemanjina 6  
 RS-11000 Beograd

 +381 (11) 361 67 96  
 Fax +381 (11) 361 82 91  
 E-Mail [milan.popovic@raildir.gov.rs](mailto:milan.popovic@raildir.gov.rs)

**Slovaquie/Slovakei/Slovakia**

S'est excusée.  
 Hat sich entschuldigt.  
 Send apologies

**Slovénie/Slowenien/Slovenia**

S'est excusée.  
 Hat sich entschuldigt.  
 Send apologies

**Suède/Schweden/Sweden**

S'est excusée.  
 Hat sich entschuldigt.  
 Send apologies

**Suisse/Schweiz/Switzerland**

M./Hr./Mr. Roland Bacher

Stellvertretender Sektionschef  
 Bundesamt für Verkehr  
 Sektion Zulassungen + Regelwerke  
 CH-3003 Bern

 +41 58 464 12 12  
 Fax +41 58 462 55 95  
 E-Mail [roland.bacher@bav.admin.ch](mailto:roland.bacher@bav.admin.ch)

**Suisse/Schweiz/Switzerland**

M./Hr./Mr. Marcel Hepp

Jurist  
Bundesamt für Verkehr  
CH-3003 Bern☎ +41 58 463 00 92  
Fax +41 58 462 58 11  
E-Mail [marcel.hepp@bav.admin.ch](mailto:marcel.hepp@bav.admin.ch)**Tunisie/Tunesien/Tunisia**

M./Hr./Mr. Ben Mohamed Nizar

Ministère des Transport  
Chef de service au Ministère des Transport  
13 Rue Borjin - Montplaisir  
TN-1002 Tunis☎ +216 (97) 550 736  
Fax +216 (71) 905 984  
E-Mail [nizarazou50@yahoo.fr](mailto:nizarazou50@yahoo.fr)**Tunisie/Tunesien/Tunisia**

M./Hr./Mr. Chaouki Belhadj

Inspecteur  
67 Avenue Farhat Hached  
TN-1001 Tunis☎ +216 (93) 876 022  
Fax +216 (002) 271 339 915  
E-mail**Turquie/Türkei/Turkey**

M./Hr./Mr. Muhsin Sasmaz

Genel Müdürlüğü Cer Dairesi Başkanlığı (TCCD)  
Assistant Director of Department  
TR-Ankara☎ +90 (312) 309 05 15 /242  
Fax  
E-Mail [muhsinsasmaz@tccd.gov.tr](mailto:muhsinsasmaz@tccd.gov.tr)**Turquie/Türkei/Turkey**

M./Hr./Mr. Ferhat Demirkiran

Interpreter  
Foreign Relations Department of TCDD  
TCDD Genel Mudurlugu  
Disiliskiler Dairesi Başkanlığı  
TR-06330 Ankara☎ +90 (312) 309 05 15 / 4457  
Fax +90 (312) 312 50 42  
E-Mail [did@tccd.gov.tr](mailto:did@tccd.gov.tr)

**Union européenne/Europäische  
Union/European Union**

**Commission européenne/Europäische  
Kommission/European Commission**

M./Hr./Mr. Patrizio Grillo

Deputy Head of Unit, Single European Rail Area  
Unit  
European Commission - DG MOVE  
EC - DG MOVE - B2  
DM28 4/51  
B-1049 Brussels/Belgium

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

**Union européenne/Europäische  
Union/European Union  
ERA**

Mme/Fr./Ms Desislava Dimitrova

Project Officer  
European Railway Agency (ERA)  
Interoperability Unit  
120 rue Marc Lefrancq  
BP 20392  
FR-59300 Valenciennes Cedex

 +33 (3) 27 09 65 81  
Fax +33 (3) 27 09 66 81  
E-Mail [desislava.dimitrova@era.europa.eu](mailto:desislava.dimitrova@era.europa.eu)

**Union européenne/Europäische  
Union/European Union  
ERA**

M./Hr./Mr. Andreas Schirmer

Head of Coordination Sector  
European Railway Agency (ERA)  
Interoperability Unit  
120 rue Marc Lefranq  
BP 20932,  
F-59300 Valenciennes Cedex

 +33 (3) 27 09 67 89  
Fax +33 (3) 27 09 68 89  
E-Mail [andreas.schirmer@era.europa.eu](mailto:andreas.schirmer@era.europa.eu)

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

**CER**

M./Hr./Mr. Bernard Alibert

Director Interoperability & Standardization  
 SNCF  
 Siège SNCF  
 Place aux Etoiles 2  
 FR-92633 La Plaine Saint-Denis

 +33 (1) 71 82 57 20

Fax

E-Mail [bernard.alibert@sncf.fr](mailto:bernard.alibert@sncf.fr)**CER**

M./Hr./Mr. Christian Chavanel

Interoperability & Standardization Director  
 SNCF  
 Campus Etoiles  
 2 place des étoiles  
 Bureau 5 C19  
 FR-93633 La Plaine Saint Denis



Fax

E-Mail [christian.chavanel@sncf.fr](mailto:christian.chavanel@sncf.fr)**CER**

M./Hr./Mr. Jean Baptiste Simonnet

Senior Adviser on ERA an Research-related Issues  
 Community of European and Infrastructure  
 Companies (CER) AISBL  
 Avenue des Arts 53  
 BE-1000 Brussels



Fax

E-Mail [jean-baptiste.simonnet@cer.be](mailto:jean-baptiste.simonnet@cer.be)**UIP**

M./Hr./Mr. Gilles Peterhans

Secretary General  
 International Union of Wagon Keepers (UIP)  
 Av. Hermann-Debroux 15A  
 BE-1160 Bruxelles



+32 (2) 672 88 47

Fax +41 44 491 28 80 / +32 2 672 81 14

E-Mail [gilles.peterhans@uiprail.org](mailto:gilles.peterhans@uiprail.org)

**Secrétariat / Sekretariat / Secretariat**
**M./Hr./Mr. François Davenne**

Generalsekretär

 +41 (31) 359 10 10  
 Fax +41 (31) 359 10 11  
 E-Mail [francois.davenne@otif.org](mailto:francois.davenne@otif.org)

**M./Hr./Mr. Bas Leermakers**

Leiter Sektion Technik

 +41 (31) 359 10 25  
 Fax +41 (31) 359 10 11  
 E-Mail [bas.leermakers@otif.org](mailto:bas.leermakers@otif.org)

**M./Hr./Mr. Peter Sorger**

Referent

 +41 (31) 359 10 26  
 Fax +41 (31) 359 10 11  
 E-Mail [peter.sorger@otif.org](mailto:peter.sorger@otif.org)

**M./Hr./Mr. Dragan Nešić**

Referent

 +41 (31) 359 10 24  
 Fax +41 (31) 359 10 11  
 E-Mail [dragan.nesic@otif.org](mailto:dragan.nesic@otif.org)

**M./Hr./Mr. Jan Hampl**

Juniorexperte

 +41 (31) 359 10 24  
 Fax +41 (31) 359 10 11  
 E-Mail [jan.hampl@otif.org](mailto:jan.hampl@otif.org)

**M./Hr./Mr. Ayoub Elkaroubi**

Juniorexperte

 +41 (31) 359 10 29  
 Fax +41 (31) 359 10 11  
 E-Mail [ayoub.elkaroubi@otif.org](mailto:ayoub.elkaroubi@otif.org)

**Interprètes / Dolmetscher / Interpreters**

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

Mme/Fr./Ms Irène **Kruse**

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

M./Hr./Mr David **Ashman** OTIF

Mme/Fr./Ms Joana **Meenken** OTIF