

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

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

Antrag	Version 1	Referenz: A 92-03/1.2014	Original: EN	Datum: 25.03.2014
--------	-----------	--------------------------	--------------	-------------------

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

1. Einleitung

Gemäß Artikel 3a ATMF (Anhang G zum Übereinkommen) erleichtert die volle Äquivalenz zwischen den technischen Spezifikationen der EU (TSI) und den technischen Vorschriften der OTIF (ETV) die gegenseitige Anerkennung des Rollmaterials. Ziel ist es, dass Fahrzeuge, die außerhalb der EU ihre erste Betriebszulassung erhalten haben, in der EU betrieben werden können und umgekehrt. Die Sektion Technik arbeitet daher in dem durch den Anwendungsbereich des COTIF abgesteckten Rahmen an der Äquivalenz zwischen TSI und ETV.

Die Tabellen in Anlage 1 bieten einen Überblick über die gemäß COTIF vorgeschriebenen Aktivitäten und zeigen den aktuellen/geplanten Stand der Entwicklungen für 2014/2015.

Die Tabelle in Anlage 2 beinhaltet eine Gegenüberstellung des EU- und des OTIF-Rechts und der jeweiligen Entwicklungen.

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

Die Beschlüsse in Bezug auf die Arbeit der Sektion Technik werden vom Fachausschuss für technische Fragen (CTE) getroffen. Die Tagungen des CTE werden von dessen ständiger Arbeitsgruppe (WG TECH) vorbereitet.

2. Allgemeiner Fahrplan für die Entwicklung technischer Vorschriften

Abbildung 1 legt den allgemeinen Fahrplan für die Entwicklung neuer technischer Vorschriften fest.

Das in dieser Darstellung angegebene Basislevel wurde mit Inkrafttreten der ATMF am 1.1.2011 (und der Interoperabilitätsrichtlinie der EU am 19.7.2008) erreicht, damit wurde die Zuständigkeit für die Genehmigung/Zulassung von Fahrzeugen von Eisenbahnunternehmen auf Staatsebene übertragen. Als die ATMF 2011 in Kraft getreten sind, gab es noch keine Einheitlichen Technischen Vorschriften (ETV), auf die man sich bei der Zulassung hätte stützen können. Die Zulassung musste daher Staat für Staat gemäß Artikel 6(4) durchgeführt werden. Auch in Abwesenheit harmonisierter ETV-Vorschriften galten die Grundsätze der ATMF vollständig in allen VS. Folglich waren ab diesem Zeitpunkt die Staaten und nicht die Eisenbahnunternehmen verantwortlich für die Zulassung der Fahrzeuge.

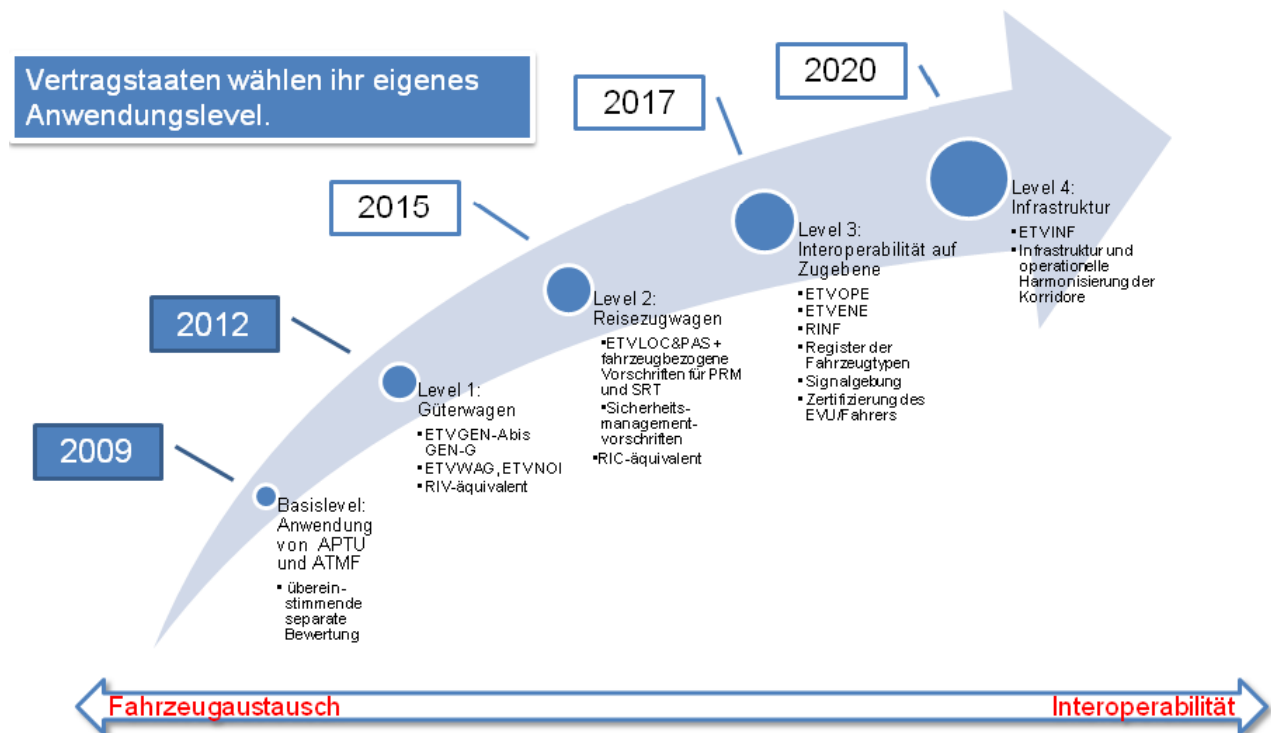


Abbildung 1

Level 1 dieser Darstellung wurde 2012 mit Inkrafttreten der ersten Fassung der ETV Güterwagen und einer Reihe allgemeiner ETV zu den grundlegenden Anforderungen, Bewertungsverfahren usw. erreicht.

Level 2 dieser Darstellung wird voraussichtlich 2015 mit Inkrafttreten der ETV LOC&PAS erreicht. In Abstimmung mit der OTIF wird die ERA an der Schließung der auf Personenwagen anwendbaren offenen Punkte in der TSI LOC&PAS arbeiten. Die OTIF wird diese Diskussionen genau verfolgen und parallel entsprechende ETV-Anforderungen entwickeln.

Die Entwicklungen zur Erreichung von Level 3 werden durch die Revision der ATMF begünstigt, mit der die Pflichten der an der Verwendung der Fahrzeuge und dem Betrieb von Zügen beteiligten Akteure festgelegt werden.

3. Prioritäten für den Zeitraum 2014-2015

In den folgenden Absätzen werden die für 2014 und 2015 geplanten Aktivitäten genauer beschrieben.

3.1 Revisionen und Änderungen bestehender Vorschriften

Verfassen von Vorschriften – Hauptaktivität der Sektion Technik ist das Verfassen neuer und die Änderung bestehender ETV und die Koordinierung der Annahme dieser ETV und anderer Bestimmungen. Der hierzu eingeführte jährliche Arbeitszyklus umfasst drei Sitzungen der WG TECH und eine CTE-Tagung. Für jede dieser Sitzungen übernimmt die Sektion Technik die Vorbereitung aller Dokumente und das Verfassen der Niederschrift.

Bis 2012 wurden die OTIF-Vorschriften konsequent zu den EU-Vorschriften und auf deren Grundlage entwickelt. Zunächst wurden die EU-Vorschriften entwickelt und angenommen, welche dann in OTIF-

Vorschriften übertragen wurden. Am 1. Januar 2014 sind zum ersten Mal äquivalente OTIF- und EU-Vorschriften gleichzeitig in Kraft getreten, darunter die überarbeitete ETV und TSI Güterwagen. Ein derart koordiniertes Vorgehen wird sowohl für die EU als auch für die OTIF immer wichtiger für die Vermeidungen Inkonsistenzen zwischen EU- und OTIF-Recht.

ETV Lärm

Die Revision der ETV Lärm sollte parallel zur Revision der TSI Lärm in der EU geplant werden. Die seit dem 1. Dezember 2012 bestehende Äquivalenz zwischen der ETV und der TSI sollte auf EU- wie OTIF-Seite beibehalten werden, um die Interoperabilität über die EU-Außengrenzen hinaus nicht zu gefährden. Aus diesem Grund sollten die Revisionen parallel zueinander durchgeführt werden.

ETV Güterwagen

An der ETV Güterwagen müssen möglicherweise Änderungen vorgenommen werden, um den Entwicklungen in der EU in Bezug auf die TSI ZZS und die TSI OPE Rechnung zu tragen. Durch diese Entwicklungen könnten Änderungen der Anhänge H und I der ETV WAG nötig werden. Zusätzlich sollte im Rahmen einer permanenten Tätigkeit die Liste der genehmigten Verbundstoff-Bremsklötze in Übereinstimmung mit den Entwicklungen der EU und UIC jährlich aktualisiert werden.

ETV GEN-D Bewertungsverfahren

Die ETV GEN-D zu den Bewertungsverfahren muss im Lichte der Änderungen an den Anhängen V und VI der Richtlinie 2008/57/EG überarbeitet werden. Die innerhalb der EU vorgenommenen Änderungen betreffen die Prüferklärungen und Prüfverfahren für Teilsysteme.

ATMF-Anlage A, ECM-Vorschriften

An den ECM-Vorschriften der EU sind für 2015 Revisionsarbeiten geplant. Die OTIF wird diese Entwicklungen im Auge behalten. Die vollständige Äquivalenz zwischen den EU- und OTIF-Vorschriften sollte aufrechterhalten bleiben.

3.2 Entwerfen neuer Vorschriften und Leitlinien

ETV zu betrieblichen Pflichten

In Übereinstimmung mit der Revision der ER ATMF und insbesondere mit dem neuen Artikel 15a sollte die OTIF harmonisierte Betriebsvorschriften für den Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr entwickeln. Diese Anforderungen sollten insbesondere die Pflichten des Eisenbahnunternehmens in Bezug auf die korrekte Verwendung der Fahrzeuge und Zugbildung umfassen. Betriebsanforderungen aus den ETV WAG, LOC&PAS und Kennzeichnung sollten in diese neue ETV übertragen werden. Diese neue ETV sollten mit der TSI OPE kompatibel sein, auch wenn ihr Anwendungsbereich weniger weit reichen wird als derjenige der TSI, da ETV die Pflichten der Infrastrukturbetreiber nicht explizit umfassen.

„Follow-up“ der ETV LOC&PAS

Da die ETV LOC&PAS Vorrang vor den technischen RIC-Vorschriften haben wird (in Übereinstimmung mit Art. 11 § 2a APTU), muss sichergestellt werden, dass die Reisezugwagen, die bestimmte Bedingungen erfüllen, den gleichen freien Verkehr gewährleisten, der mit den RIC-Reisezugwagen jahrzehntelang möglich war (das RIC besteht seit 1922). Die ETV LOC&PAS darf also in Bezug auf die Möglichkeiten bei der internationalen Zulassung von Reisezugwagen im Vergleich zum RIC kein Rückschritt sein.

Hierfür müssen zwei Ziele eingehalten werden:

1. Definition aller notwendigen Anforderungen für eine in allen Vertragsstaaten gültige Einzelzulassung. All diese Anforderungen sollten in die ETV integriert werden.
2. Harmonisierte Definition von Fahrzeug-Fahrzeug-Schnittstellen. Diese Definitionen können der ETV entweder als nicht obligatorischer Anhang beigelegt oder in einer separaten Industrienorm festgehalten werden.

Um die Erreichung des ersten Ziels wird sich eine von der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) ins Leben gerufene Arbeitsgruppe kümmern. Die OTIF wird die Entwicklungen genau verfolgen, an der Arbeitsgruppe teilnehmen und parallel äquivalente OTIF-Vorschriften entwickeln.

Das zweite Ziel wurde in einem von ERA und OTIF gemeinsam organisierten Workshop am 6. Februar 2014 in Bonn diskutiert. Im Ergebnis des Workshop wurde die GEB gebeten, in Bezug auf nachstehend aufgelistete Aspekte Informationen zu Reisezugwagen zu liefern:

1. Inventar des Bedarfs des Marktes an harmonisierten/standardisierten Fahrzeug-Fahrzeug-Schnittstellen und Beschreibung der aktuellen Regelung im Personenverkehr mit Reisezugwagen.
2. Liste aller Anforderungen (vorhandenen und nicht vorhandenen), die der Sektor benötigt für:
 - a. den unter Punkt 1 genannten Verkehr und
 - b. die Vereinfachung bei der Einhaltung betrieblicher Beschränkungen und Pflichten (SMS).
3. Inventar der unter Punkt 2 genannten Anforderungen, die bereits existieren, mit Angabe des Fundortes (TSI, EN, RIC, UIC usw.) und der derzeitigen Bewertung/Anwendung.
4. In Bezug auf die unter Punkt 2 genannten Anforderungen, insbesondere diejenigen, die gemäß GEB noch nicht in korrekter Weise existieren:
 - a. Ort, an dem diese Anforderungen spezifiziert werden sollten (TSI, EN, Anwendungshandbuch, RIC-Update),
 - b. Person/Stelle, die die korrekte Anwendung der Anforderungen prüft/bewertet.
5. Bedarf an der Entwicklung von Normen, UIC-Merkblättern, Anwendungshandbüchern usw.
6. Analyse des Bedarfs an spezifischen Kennzeichnungen.

Die Antwort der GEB wird von der Europäischen Kommission, der OTIF und der ERA gemeinsam analysiert. Die Ergebnisse dieser Analyse werden der ständigen Arbeitsgruppe TECH der OTIF mitgeteilt, die dann über das weitere Vorgehen entscheidet.

3.3 Verbreitung und Monitoring

Mit dem Inkrafttreten der ATMF am 1.1.2011 (und der Interoperabilitätsrichtlinie der EU am 19.7.2008) wurde die Zuständigkeit für die Genehmigung/Zulassung von Fahrzeugen von Eisenbahnunternehmen auf Staatsebene übertragen. Dies bedeutet, dass der Staat und nicht das Eisenbahnunternehmen die Verantwortung für die Zulassung der Fahrzeuge übernimmt. Wenn ein Vertragsstaat Zertifikate ausstellt, ohne dabei die entsprechenden OTIF-Vorschriften korrekt anzuwenden, entsteht hierdurch eine immense Gefährdung für dieses gegenseitige Vertrauen mit negativen Folgen für den internationalen Eisenbahnverkehr. Das Sekretariat der OTIF wird sich daher weiterhin um einen besseren Überblick über die Umsetzung der ATMF in den Nicht-EU-Vertragsstaaten bemühen.

Weiterverbreitung – Die stetig zunehmende Komplexität der anwendbaren Vorschriften erfordert auch deren Weiterverbreitung, um so insbesondere den Nicht-EU-Vertragsstaaten bei der korrekten Anwendung der OTIF-Vorschriften zu helfen. Die ganz verschiedenartigen diesbezüglich geplanten Weiterverbreitungsaktivitäten umfassen sowohl erläuternde Dokumente und Anwendungshandbücher als auch Präsentationen, Workshops und Besuche in einzelnen Staaten.

Monitoring und Umsetzung – Die beachtliche Anzahl an unter den APTU und ATMF entwickelten technischen Vorschriften steigt stetig weiter. Diese steigende Anzahl und Komplexität der Vorschriften ist für die OTIF-Vertragsstaaten eine wahre Herausforderung. Gleichzeitig wird auch die korrekte Umsetzung immer wichtiger. Wenn die OTIF-Vorschriften nicht korrekt angewendet werden, kann dies zu Störungen im internationalen Verkehr führen, wie den im Juni 2013 an der Grenze aufgehaltenen Zügen, denen keine gültige für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) zugeteilt war. Das Sekretariat der OTIF möchte das Verständnis der richtigen Anwendung ihrer Vorschriften in den Vertragsstaaten weiter verbessern. Der Fokus liegt dabei auf den Nicht-EU-Vertragsstaaten, da die EU hier über eigene interne Verfahren verfügt.

Zusätzlich zu den oben genannten Aktivitäten wird das Sekretariat versuchen, Experten aus den Mitgliedstaaten in Kontakt mit der ERA zu bringen. Diese Art der Beteiligung wird sich einerseits auf einem Abkommen zwischen dem Vertragsstaat und der OTIF stützen und andererseits auf die Verwaltungsvereinbarung zwischen ERA, GD MOVE und OTIF aus dem Rundschreiben A 57-21/501.2013 vom 25. November 2013. Das Sekretariat plant für die Praxis ein schriftliches Verfahren für die Beteiligung der nationalen Experten.

3.4 Studien

2013 hat das Sekretariat der OTIF ein „Juniorexperntenprogramm“ für junge Absolventen ins Leben gerufen, die bei der OTIF Erfahrungen sammeln und dieser gleichzeitig mit der Durchführung von Studien sehr nützlich sein können. Dieses Programm soll 2014/2015 weitergeführt werden. Für jeden Juniorexpernten werden spezifische Aufgaben entwickelt.

4 Vorläufiger Zeitplan

Für die Zeit nach dem CTE 2014 sind für 2014 zwei weitere Sitzungen der WG TECH geplant, die erste am 10. und 11. September und die zweite am 2. und 3. Dezember. Für 2015 ist vor der 8. Tagung des CTE eine weitere Sitzung der WG TECH vorgesehen.

5 Schlussfolgerung

Die Sektion Technik wird ihre Arbeiten an der in diesem Dokument präsentierten Strategie ausrichten. Die Prioritäten sind:

- Entwicklung neuer ETV zu allen betrieblichen Pflichten der am Betrieb beteiligten Akteure (d.h. EVU, Halter und ECM);
- 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;
- Revision der ETV NOI, infolge der Annahme der entsprechenden TSI in der EU;
- Änderung der ETV WAG, falls dies in Bezug auf folgende Punkte nötig ist:
 - o Schließung offener Punkte in der TSI ZZS, die eine Revision von Anhang H der ETV WAG nötig machen;
 - o 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 Güterwagen;
- Weiterentwicklung der Tätigkeiten in Zusammenhang mit der Verbreitung von Informationen und dem Monitoring;
- Durchführung von Studien in strategischen Bereichen.

Anlage 1: Stand der gemäß APTU und ATMF vorgeschriebenen Aktivitäten

APTU (Fassung vom 1.1.2011):

Punkt	Entsprechender Abschnitt im Übereinkommen	Status
1	<p>Artikel 4, 6 und 8: Entwicklung und Annahme von ETV.</p> <p><i>Der CTE bereitet in Zusammenarbeit mit Arbeitsgruppen und dem GS ETV vor. Der CTE entscheidet über die Annahme. Angenommene ETV werden gemeinsam mit einer Liste der geltenden ETV veröffentlicht.</i></p>	In Arbeit.
2	<p>Artikel 5: Validierung und Veröffentlichung technischer Normen und Artikel 6: Annahme von ETV</p>	<p>Nichts geplant. In der Praxis werden Normen durch Verweise auf sie in ETV validiert.</p> <p>Bei der Entwicklung harmonisierter Fahrzeug-Fahrzeug-Schnittstellen könnten die in Artikel 5 APTU gegebenen Möglichkeiten berücksichtigt werden.</p>
3	<p>Artikel 8a: Korrektur von Mängeln in ETV</p>	Verfahren 2012 entwickelt und vom CTE6 validiert.
4	<p>Artikel 12 § 1: Veröffentlichung nationaler technischer Anforderungen (NTA) in einer Datenbank.</p> <p><i>VS informieren den GS. GS veröffentlicht in Datenbank.</i></p>	<p>Fristverlängerung für Notifizierungen bis 31.10.2012 per Beschluss des 5. CTE.</p> <p>Ein Rundschreiben wurde an die Vertragsstaaten verschickt, um sie an ihre Notifizierungspflicht zu erinnern → schwache Reaktion der Mitgliedstaaten.</p> <p>Datenbank nicht erstellt. Zunächst muss mehr Klarheit über angewendete NTR herrschen.</p> <p>In Bezug auf die Punkte 8.7 und 8.8 der Verwaltungsvereinbarung zwischen ERA, OTIF und GD MOVE sollte die Koordination mit ERA und Kommission gesucht werden.</p>
5	<p>Artikel 13 § 1 Einstufung der NTR</p> <ul style="list-style-type: none"> Gemäß den drei Gruppen (A, B und C) in APTU-Anlage 2 <p><i>VS und regionale Organisationen arbeiten mit CTE und GS unter der Verantwortung des CTE zusammen.</i></p>	Die Notifizierung der NTR (Punkt 4) sollte vorher abgeschlossen sein.
6	<p>Artikel 13 § 3: Referenzdokument, Quer- verweise aller notifizierten NTR. Auch als „Äquivalenztabelle“ bezeichnet</p> <p>Entsprechen den 14 Kategorien in APTU-Anlage 1</p> <p>CTE stellt sicher, dass ein Dokument erstellt wird. Dieses ist auf der Website der Organisation zu veröffentlichen.</p>	<p>Die Notifizierung der NTR (Punkt 4) und deren Einstufung (Punkt 5) sollten vorher abgeschlossen sein.</p> <p>In Bezug auf die Punkte 8.7 und 8.8 der Verwaltungsvereinbarung zwischen ERA, OTIF und GD MOVE sollte die Koordination mit ERA und Kommission gesucht werden.</p>

ATMF (Fassung vom 1.1.2011):

Punkt	Entsprechender Abschnitt im Übereinkommen	Status
7	<p>Artikel 4 § 2: Vorgabe der Bewertungselemente für die Bewertung von auf den Bau bezogene ETV-Vorschriften.</p> <p><i>Definition durch CTE.</i></p>	<p>Bewertungsmodule wurden angenommen und die ETV GEN-D ist am 01.10.2012 in Kraft getreten.</p> <p>Die Vorschriften sind auf der Website der OTIF veröffentlicht.</p>
8	<p>Artikel 5 § 5: Veröffentlichung der notifizierten nationalen Stellen für die Durchführung von Bewertungen, Prüfungen und Genehmigungen.</p> <p>VS stellen sicher, dass der GS informiert ist und veröffentlicht.</p>	<p>Die notifizierten Stellen sind auf der Website der OTIF veröffentlicht.</p>
9	<p>Artikel 7a: Richtlinien und obligatorische Vorschriften für Abweichungen.</p> <p>Annahme durch CTE.</p>	<p>Die Richtlinien für Abweichungen sind in ATMF-Anlage B festgelegt.</p> <p>Die Vorschriften sind auf der Website der OTIF veröffentlicht.</p>
10	<p>Artikel 10 § 11: Veröffentlichung von Informationen zur teilweisen Anwendung von ETV bei Erneuerung oder Umrüstung, der Generalsekretär ist durch den Vertragsstaat zu notifizieren.</p> <p>VS notifizieren GS, dieser veröffentlicht auf der Website.</p>	<p>Keine Notifizierungen von MS erhalten.</p>
11	<p>Artikel 10b: Veröffentlichungen nationaler oder regionaler Vorschriften zur Bewertung und Erklärungen, die die vom CTE angenommenen Vorschriften ergänzen.</p> <p>MS notifizieren GS, dieser informiert CTE und veröffentlicht.</p>	<p>ETV GEN-D legt Bewertungsverfahren fest, wurde vom CTE angenommen und ist am 01.10.2012 in Kraft getreten.</p> <p>Die Vorschriften sind auf der Website der OTIF veröffentlicht.</p>
12	<p>Artikel 12 § 1: Formatsvorgaben für „Bauart-/Betriebszertifikate“.</p>	<p>Diese Vorschriften wurden vom CTE angenommen und sind am 01.12.2012 in Kraft getreten.</p> <p>Die Vorschriften sind auf der Website der OTIF veröffentlicht.</p>
13	<p>Artikel 12 § 1: Formatsvorgaben für die ETV-Konformitätserklärung.</p> <p>Vorbereitung und Annahme durch CTE.</p>	<p>Anlage 1 der ETV GEN-D zu den Konformitätserklärungen ist am 1.10.2012 in Kraft getreten.</p> <p>Die Vorschriften sind auf der Website der OTIF veröffentlicht.</p>
14	<p>Artikel 12 § 1: Formatsvorgaben für den „Bewertungsbericht“ betreffend die Anwendung für die Zulassung von Fahrzeugen</p> <p>Vorbereitung und Annahme durch CTE.</p>	<p>Die ETV GEN-D legt die Anforderungen für die Erklärungen fest, das Format für den „Bewertungsbericht“ wurde noch nicht bestimmt. Die ETV WAG und NOI geben einen Teil des Inhaltes dieses Dokumentes vor.</p> <p>Die Vorschriften sind auf der Website der OTIF</p>

Punkt	Entsprechender Abschnitt im Übereinkommen	Status
		veröffentlicht.
15	<p>Artikel 13 §§ 1 und 4: Register der zugelassenen Typen und Bauarten, einschließlich funktionale und technische Architektur.</p> <p>CTE bestimmt funktionale und technische Architektur.</p>	<p>Ein Typenregister scheint für Nicht-EU-Vertragsstaaten, die bereits über Vereinbarungen mit der EU zur Nutzung der ERATV-Datenbank verfügen, nur begrenzt nützlich zu sein.</p> <p>Wenn ein solches Register für einige ihrer Nicht-EU-Vertragsstaaten interessant sein sollte, wird das Sekretariat der OTIF gemäß Punkt 8.5 der Verwaltungsvereinbarung zwischen ERA, GD MOVE und OTIF die verschiedenen Möglichkeiten untersuchen.</p>
16	<p>Artikel 13 §§ 2 und 4: Register mit Informationen zu den zuständigen Behörden und Stellen und den akkreditierten Prüfern der ECM.</p> <p>CTE bestimmt funktionale und technische Architektur.</p>	<p>Die ECM-Zertifizierungsstellen sind in dem gemeinsamen OTIF/EU-ECM-Register eingetragen, welches seit dem 1.4.2014 auf der Website der ERA geführt wird.</p> <p>(Vorher hat die OTIF ihr eigenes Register separat von demjenigen der EU auf ihrer Website geführt).</p>
17	<p>Artikel 13 § 3: Der CTE kann beschließen, in die Datenbank weitere Daten einzubeziehen, wie Informationen betreffend Erklärungen, Prüfungen und Instandhaltung der Fahrzeuge, Unfälle und Zwischenfälle, Kodierung von Fahrzeugen, Standorte, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Halter, Infrastrukturbetreiber, Werkstätten, Hersteller, ECM, usw.</p> <p>Beschluss durch CTE.</p>	<p>Mit Ausnahme des ECM-Registers wurde von diesen Möglichkeiten kein Gebrauch gemacht.</p>
18	<p>Artikel 14 § 2: Festlegung des Zeichens für Fahrzeuge, aus dem hervorgeht, dass das Fahrzeug zum internationalen Betrieb zugelassen wurde.</p> <p>Der CTE legt das Zeichen fest.</p>	<p>Diese Definition ist in der dem CTE 7 vorgeschlagenen ETV Kennzeichnung enthalten.</p> <p>Die Vorschriften sind auf der Website der OTIF veröffentlicht.</p>
19	<p>Artikel 15 § 2: ECM: detaillierte Regeln für die Zertifizierung und Prüfung von ECM für akkreditierte/anerkannte Prüfer, deren Akkreditierung/Anerkennung, die Prüfungen und Zertifikate.</p> <p>Annahme durch CTE.</p>	<p>ATMF-Anlage A – Zertifizierung und Prüfung von ECM. In Kraft seit 01.05.2012.</p> <p>Die Vorschriften sind auf der Website der OTIF veröffentlicht.</p>
20	<p>Artikel 15 § 5: Richtlinien und Vorschriften zur Zertifizierung und Prüfung von Instandhaltungsworkshops und gegenseitige Anerkennung der Zertifikate und Prüfungen.</p> <p>Annahme durch CTE. Wenn angenommen, Veröffentlichung auf der OTIF-Website.</p>	<p>ATMF-Anlage A – Zertifizierung und Prüfung von ECM. In Kraft seit 01.05.2012.</p> <p>Die Vorschriften sind auf der Website der OTIF veröffentlicht.</p>
21	<p>Artikel 16 § 4: Untersuchung der Ursachen schwerer Unfälle und Zwischenfälle und Anweisung an VS, Zertifikate und</p>	<p>Bislang keine Aktivitäten.</p>

Punkt	Entsprechender Abschnitt im Übereinkommen	Status
	Erklärungen auszusetzen. Untersuchung und Anweisung durch CTE.	
22	Artikel 16 § 5: Vorbereitung und Annahme weiterer verbindlicher Vorschriften zur Untersuchung von Unfällen. Vorbereitung durch CTE.	Bislang keine Aktivitäten.
23	Artikel 19 § 5: Der CTE kann auch beschließen, dass in die ETV aufgenommene sicherheitsrelevante Vorschriften ungeachtet von Übergangsbestimmungen ab einem bestimmten Zeitpunkt einzuhalten sind. Beschluss durch CTE.	Keine Aktivitäten erforderlich, lediglich eine Option, auf die in einem bestimmten Fall zurückgegriffen werden kann. Bislang keine Aktivitäten.
24	Artikel 19 § 7: nicht unter Artikel 19 fallende Übergangsvorschriften. Annahme durch CTE.	Keine Aktivitäten erforderlich, lediglich eine Option, auf die in einem bestimmten Fall zurückgegriffen werden kann. Mit Ausnahme von Kapitel 7 der fahrzeugbezogenen ETV bislang keine Aktivitäten.
25	Artikel 20: Streitfälle bezüglich technische Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen. CTE kann sich um solche Streitfälle kümmern, wenn direkte Verhandlungen zwischen den betroffenen Parteien zu keinem Ergebnis geführt haben.	Keine Aktivitäten erforderlich, lediglich eine Option, auf die in einem bestimmten Fall zurückgegriffen werden kann. Bislang keine Aktivitäten.

Anlage 2: Gegenüberstellung der EU-/OTIF-Vorschriften

Stand 15. Januar 2014

Dies ist eine Kopie des Arbeitsdokumentes A 92-00/1.2013 Version 09 der WG TECH der OTIF. Es bietet einen Überblick über die sich entsprechenden EU- und OTIF-Vorschriften. Dieses Dokument ist als Werkzeug für die frühzeitige Erkennung und Planung der auf beiden Seiten laufenden oder künftigen Entwicklungen gedacht. Dieses Dokument wird für jede Sitzung der WG TECH aktualisiert. Trotz der Bemühungen, dieses Dokument auf dem neuesten Stand zu halten, sollte es lediglich zu Informationszwecken verwendet werden.

OTIF DOKUMENT					ENTSPRECHENDER GESETZESTEXT DER EU	
Referenz	Titel	Angenommen/notifiziert	In Kraft/ Anwendbar ¹	Laufende und zukünftig nötige Entwicklungen in der OTIF	Geltendes EU-Dokument	Laufende Entwicklungen in der EU
A 94-01A/1.2011	ETV GEN-A: Allgemeine Vorschriften, grundlegende Anforderungen	15.09.2011/ 30.11.2011	Version 5 01.12.2011		Anhang III der Interoperabilitätsrichtlinie 2008/57/EG, geändert durch Richtlinie 2013/09/EU, wo die Zugänglichkeit als grundlegende Anforderung eingeführt wird	Einführung von „Lärm“ als grundlegende Anforderung – Änderungsentwurf von Anhang III der IOR (positive Stellungnahme des RISC im Okt. 2013)
				Geänderte Entwurfsfassung zur Wiedergabe der Änderungen auf EU-Seite. Annahme durch den CTE 7 geplant		
A 94-01B/1.2012	ETV GEN-B: Allgemeine Vorschriften – Teilsysteme	15.09.2011/ 30.11.2011	Version 6 01.05.2012	Stabil	Anhang II der Interoperabilitätsrichtlinie 2008/57/EG, geändert durch Richtlinie 2011/18/EG (Teilsysteme)	

¹ Anwendungsdatum nur angegeben, wenn es sich vom Inkrafttretensdatum unterscheidet

OTIF DOKUMENT					ENTSPRECHENDER GESETZESTEXT DER EU	
Referenz	Titel	Angenommen/notifiziert	In Kraft/ Anwendbar ¹	Laufende und zukünftig nötige Entwicklungen in der OTIF	Geltendes EU-Dokument	Laufende Entwicklungen in der EU
A 94-01C/1.2011	ETV GEN-C: Allgemeine Vorschriften – Technisches Dossier	15.09.2011/ 30.11.2011	Version 5 01.12.2011		Art. 18(3) und Anhang VI der Interoperabilitätsrichtlinie 2008/57/EG, geändert durch Richtlinie 2011/18/EG, geänderter Anhang VI. Dies ist im OTIF-Dokument nicht wiedergespiegelt.	Die Neufassung von Anhang VI wurde dem RISC im Januar 2014 zur Stellungnahme vorgelegt.
				Geänderte Entwurfsfassung zur Wiedergabe der Änderungen auf EU-Seite. Annahme durch den CTE 7 geplant		
A 94-01D/3.2011	ETV GEN-D: Allgemeine Vorschriften – Bewertungsverfahren (Module).	29.03.2012/ 20.04.2012	Version 1 01.10.2012	Muss im Lichte der von der EU vorgenommenen Änderungen überarbeitet werden	Entscheidung 2010/713/EU (Module) Art. 15(1), Anhänge IV, V und VI der Richtlinie 2008/57/EG, geändert durch Richtlinie 2011/18/EU (PRÜFERKLÄRUNG FÜR TEILSYSTEME und PRÜFVERFAHREN FÜR TEILSYSTEME)	Die Neufassung der Anhänge V und VI wurde dem RISC im Januar 2014 zur Stellungnahme vorgelegt.
A 94-01E/1.2011	ETV GEN-E: Allgemeine Vorschriften – Prüforgan, Qualifikationen und Unabhängigkeit	15.09.2011/ 30.11.2011	Version 5 01.12.2011	Stabil	Anhang III der Interoperabilitätsrichtlinie 2008/57/EG	
A 94-01G/1.2012	ETV GEN-G: Gemeinsame Sicherheitsmethode (CSM) für die Evaluierung und Be-	15.09.2011/ 30.11.2011	Version 01: 01.05.2012	Version 01 ersetzt durch Version 03 unter den in Version 03 festgesetzten Bedingungen.	Verordnung EG 352/2009 (CSM RA) In Kraft bis 21.05.2015, Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 der Kommission vom	

OTIF DOKUMENT					ENTSPRECHENDER GESETZESTEXT DER EU	
Referenz	Titel	Angenommen/notifiziert	In Kraft/ Anwendbar ¹	Laufende und zukünftig nötige Entwicklungen in der OTIF	Geltendes EU-Dokument	Laufende Entwicklungen in der EU
	wertung von Risiken (RA)	12.06.2013/ 10.07.2013	Version 03: 01.01.2014/ 25.05.2015	Überarbeitete Fassung 03 vom CTE6 angenommen und am 01.01.2014 in Kraft getreten, mit Anwendung ab 21.05.2015	30. April 2013 Inkrafttretensdatum: 23.05.2013 Anwendbar ab 21.05.2015	
A 94-02/3.2011	ETV WAG: Teilsystem - Fahrzeuge - Güterwagen	24.05.2012/ 27.06.2012	Version 01 01.12.2012	Änderungen sind in Koordination mit der EU für Anhang H (ZZS Schnittstellen), Anhang I (TSI OPE) und die Verbundstoff-Bremsklötze geplant.	Beschluss 2006/861/EG (TSI WAG) geändert durch Beschluss 2009/107/EG Beschluss 2012/464/EU	Eine Änderung der überarbeiteten TSI WAG ist in Vorbereitung (positive Stellungnahme des RISC im Juni 2013, Annahme voraussichtlich im Q4 2013/Q1 2013, A 94-02/2.2012 v07 wurde damit synchroni-

OTIF DOKUMENT					ENTSPRECHENDER GESETZESTEXT DER EU	
Referenz	Titel	Angenommen/notifiziert	In Kraft/ Anwendbar ¹	Laufende und zukünftig nötige Entwicklungen in der OTIF	Geltendes EU-Dokument	Laufende Entwicklungen in der EU
A 94-02/2.2012		12.06.2013/ 10.07.2013	Version 07 01.01.2014		Verordnung (EU) Nr. 321/2013 der Kommission vom 13. März 2013, gilt seit 1.1.2014 der Kennzeichnung von Güterwagen gemäß Beschluss der EU-Kommission 2012/757/EU (TSI OPE) und Beschluss der EU-Kommission 2007/756/EG zu nationalen Einstellungsregistern, gültig ab 1.1.2014.	siert). Schließung der offenen Punkte zu Verbundstoff-Bremsklötzen (ERA-Empfehlung geplant für Q1/Q2 2014) Eine Änderung des „Schnittstellendokuments“ (Teil der TSI ZZS 2012/88/EU, auf die in der überarbeiteten TSI WAG verwiesen wird) ist in Vorbereitung (Stellungnahme des RISC voraussichtlich im Q2 2014). Die neue TSI OPE wurde angenommen, Beschluss 2012/757/EU. Abstimmung des RISC über die Neufassung geplant für Q2 2014.
A 94-04/2.2012 Version 03	ETV NOI: Allgemeine Vorschriften - Fahrzeuge - Lärm	24.05.2012/ 27.06.2012	01.12.2012	Muss im Lichte der anstehenden Revision in der EU überarbeitet werden.	Beschluss 2011/229/EU (TSI Lärm) geändert durch Beschluss 2012/464/EU	Empfehlungen der ERA im Sept. 2013 Stellungnahme des RISC: Q2 2014 Annahme: Q4 2014

OTIF DOKUMENT					ENTSPRECHENDER GESETZESTEXT DER EU	
Referenz	Titel	Angenommen/notifiziert	In Kraft/ Anwendbar ¹	Laufende und zukünftig nötige Entwicklungen in der OTIF	Geltendes EU-Dokument	Laufende Entwicklungen in der EU
	OPE			<p>Elemente betreffend die Zugbildung und Verwendung von Fahrzeugen sind in den Entwurf der überarbeiteten ETV WAG integriert.</p> <p>Eine vollständige Transposition könnte zu einem späteren Zeitpunkt stattfinden.</p>	Beschluss 2011/314/EU (TSI OPE) geändert durch Beschluss 2012/464/EU	<p>Beschluss 2012/757/EU (überarbeitete TSI OPE), gilt seit 1. Januar 2014</p> <p>Abstimmung des RISC über die Neufassung geplant für Q2 2014.</p>
	ZZS			Die Kompatibilität mit dem Zugortungssystem sollte bei der Entwicklung fahrzeugbezogener ETV berücksichtigt werden.	Beschluss 2012/88/EU (TSI ZZS) geändert durch Beschluss 2012/696/EU	Eine Änderung des „Schnittstellendokuments“ (Teil der TSI ZZS 2012/88/EU, auf die in der überarbeiteten TSI WAG und dem Entwurf der überarbeiteten TSI LOC&PAS verwiesen wird) ist in Vorbereitung (Stellungnahme des RISC voraussichtlich im Q2 2014).

OTIF DOKUMENT					ENTSPRECHENDER GESETZESTEXT DER EU	
Referenz	Titel	Angenommen/notifiziert	In Kraft/Anwendbar ¹	Laufende und zukünftig nötige Entwicklungen in der OTIF	Geltendes EU-Dokument	Laufende Entwicklungen in der EU
A 94-03/2.2013	ETV LOC&PAS			Die zusammengelegte TSI bildet die Grundlage für künftige ETV der OTIF. Sonstige relevante EU-Dokumente sind: TSI OPE Annahme durch den CTE 7 erwartet	Beschluss 2011/291/EU (TSI LOC & PAS konventioneller Eisenbahnverkehr) geändert durch Beschluss2012/464/EU	Die zusammengelegte HG TSI RST und KE TSI LOC&PAS hat am 24.10.2013 eine positive Stellungnahme des RISC erhalten (Annahme erwartet im Q1/Q2 2014).
					Beschluss 2008/232/EC (TSI RST Hochgeschwindigkeit) geändert durch Beschluss2012/464/EU	
	INF			Die zusammengelegte TSI bildet die Grundlage für künftige Entwicklungen der OTIF.	Beschluss 2008/217/EC (TSI INF Hochgeschwindigkeit) geändert durch Beschluss2012/464/EU	Zusammengelegte TSI für HG und KE im Annahmeprozess (dem RISC im Januar 2014 zur Stellungnahme vorgelegt, Annahme für das Q2/Q/3 2014 geplant)
					Beschluss 2011/275/EU (TSI INF konventioneller Eisenbahnverkehr) geändert durch Beschluss2012/464/EU	

OTIF DOKUMENT					ENTSPRECHENDER GESETZESTEXT DER EU	
Referenz	Titel	Angenommen/notifiziert	In Kraft/ Anwendbar ¹	Laufende und zukünftig nötige Entwicklungen in der OTIF	Geltendes EU-Dokument	Laufende Entwicklungen in der EU
	ENE				Beschluss 2008/284/EC (TSI ENE Hochgeschwindigkeit) geändert durch Beschluss2012/464/EU	Zusammengelegte TSI für HG und KE im Annahmeprozess (dem RISC im Januar 2014 zur Stellungnahme vorgelegt, Annahme für das Q2/Q/3 2014 geplant)
					Beschluss 2011/274/EU (TSI ENE konventioneller Eisenbahnverkehr) geändert durch Beschluss2012/464/EU	Zusammengelegte TSI für HG und KE im Annahmeprozess (dem RISC im Januar 2014 zur Stellungnahme vorgelegt, Annahme für das Q2/Q/3 2014 geplant)
	SRT				Beschluss 2008/163/EG (TSI SRT) geändert durch Beschluss 2011/291/EU Beschluss 2012/464/EU	Die zusammengesetzte HG und KE TSI hat am 24.10.2013 eine positive Stellungnahme des RISC erhalten (Annahme erwartet im Q1/Q2 2014).

OTIF DOKUMENT					ENTSPRECHENDER GESETZESTEXT DER EU	
Referenz	Titel	Angenommen/notifiziert	In Kraft/ Anwendbar ¹	Laufende und zukünftig nötige Entwicklungen in der OTIF	Geltendes EU-Dokument	Laufende Entwicklungen in der EU
A 94-05/1.2014	PRM			Annahme durch den CTE 7 erwartet	Beschluss 2008/164/EG (TSI PRM) geändert durch Beschluss 2012/464/EU	Laufende Revision im Annahmeprozess (dem RISC im Januar 2014 zur Stellungnahme vorgelegt, Annahme für das Q2/Q/3 2014 geplant)
	TAF			Ja, Entwicklungen nötig. Zunächst sollte eine Studie klären, in wieweit Bedarf am Datenaustausch während des Betriebs besteht. Aufgabe 1 für Juniorexperte. In einem zweiten Schritt sollte der Bedarf an OTIF-Vorschriften geklärt werden.	Verordnung (EG) Nr. 62/2006 (TSI TAF) geändert durch Verordnung (EU) Nr. 328/2012 geändert durch VERORDNUNG (EU) Nr. 280/2013	Laufende Revision im Annahmeprozess (Stellungnahme des RISC im Juni 2014 geplant)
	TAP			Ja, aber keine Priorität. Erst müssen die Fragen in Bezug auf die TAF geklärt werden.	Verordnung (EU) Nr. 454/2011/EU (TSI TAP) geändert durch Beschluss 665/2012/EU	
A 94-30/1.2012	ATMF-Anlage A: Zertifizierung und Prüfung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM)	15.09.2011/ 30.11.2011	01.05.2012		Verordnung (EU) Nr. 445/2011 (ECM)	Revision für 2015 geplant

OTIF DOKUMENT					ENTSPRECHENDER GESETZESTEXT DER EU	
Referenz	Titel	Angenommen/notifiziert	In Kraft/Anwendbar ¹	Laufende und zukünftig nötige Entwicklungen in der OTIF	Geltendes EU-Dokument	Laufende Entwicklungen in der EU
A 94-40/3.2012 Version 04	ATMF-Anlage B: Anforderungen und Verfahren für Abweichungen von der Anwendung von ETV zu strukturellen oder funktionalen Teilsystemen	12.06.2013 / 10.07.2013	01.01.2014	Vom CTE6 angenommen und am 01.01.2014 in Kraft getreten	Basierend auf Artikel 9 der Richtlinie 2008/57/EG	
A 93-01/2.2012	Einheitliches Format der Zertifikate: Bauartzertifikat & Betriebszertifikat	24.05.2012/ 27.06.2012	01.12.2012	EU/OTIF-Format nicht äquivalent. Dies scheint kein Hindernis für die Interoperabilität zu sein.	Verordnung (EU) Nr. 201/2011 der Kommission vom 1. März 2011 über das Muster der Konformitätserklärung für genehmigte Schienenfahrzeugtypen	
	CSM Überwachung			In näherer Zukunft nichts geplant.	Verordnung 1077/2012 Gemeinsame Sicherheitsmethoden zur Überwachung	
	CSM Monitoring			In näherer Zukunft nichts geplant.	Verordnung 1078/2012 Gemeinsame Sicherheitsmethoden für Monitoring	
	CSM Genehmigung			In näherer Zukunft nichts geplant.	Verordnung 1169/2010 Gemeinsame Sicherheitsmethode für die Konformitätsbewertung in Bezug auf die Anforderungen an die Erteilung von Eisenbahnsicherheitsgenehmigungen	
	CSM Zertifizierung			Die Zertifizierung von EVU könnte zu einem späteren Zeitpunkt nötig werden.	Verordnung 1158/2010 Gemeinsame Sicherheitsmethode für die Konformitätsbewertung in Bezug auf die Anforderungen an die Erteilung von Eisenbahnsicherheitsbescheinigungen	

OTIF DOKUMENT					ENTSPRECHENDER GESETZESTEXT DER EU	
Referenz	Titel	Angenommen/notifiziert	In Kraft/Anwendbar ¹	Laufende und zukünftig nötige Entwicklungen in der OTIF	Geltendes EU-Dokument	Laufende Entwicklungen in der EU
	CST			In näherer Zukunft nichts geplant.	Beschluss 2010/409/EU (Gemeinsame Sicherheitsziele) außer Kraft gesetzt und ersetzt durch Beschluss 2012/226/EU	
				In näherer Zukunft nichts geplant.	Entscheidung 2009/460/EG (Gemeinsamen Sicherheitsmethode zur Bewertung der Erreichung gemeinsamer Sicherheitsziele)	
	Format für Sicherheitsbescheinigungen			Die Zertifizierung von EVU könnte zu einem späteren Zeitpunkt nötig werden.	Verordnung 653/2007 Einheitliches europäisches Format für Sicherheitsbescheinigungen und Antragsunterlagen und Gültigkeit der ausgestellten Sicherheitsbescheinigungen geändert durch Beschluss 445/2011/EU	
Register und Datenbanken und entsprechende Spezifikationen					EU	
A 94-20/2.2012	OTIF Registersystem – Rollmaterial, Nationale Fahrzeugregisters (NVR)	23.05.2012/ 27.09.2012	01.03.2013	Umsetzung in einigen OTIF-Vertragsstaaten verbesserungsfähig.	NVR Entscheidung 2007/756/EG geändert durch Beschluss 2011/107/EU geändert durch Beschluss 2012/575/EU (TSI OPE), mit dem Regeln zur Fahrzeugnummerierung auf den NVR-Beschluss transferiert wurden (Änderung der NVR-Vorschriften der OTIF nicht notwendig)	Neue AG zur Rationalisierung der fahrzeugbezogenen Register im September 2013 eingerichtet

OTIF DOKUMENT					ENTSPRECHENDER GESETZESTEXT DER EU	
Referenz	Titel	Angenommen/notifiziert	In Kraft/Anwendbar ¹	Laufende und zukünftig nötige Entwicklungen in der OTIF	Geltendes EU-Dokument	Laufende Entwicklungen in der EU
A 95-00/1.2009	Registrierungsregeln für einen Fahrzeughalterkennzeichnungscode (VKM), geändert	12.02.2009/	01.04.2009		(gemäß Anlage P der TSI Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung 2006/920/EG) Ab 01.01.2014 gemäß Anlage 6 der Entscheidung 2007/756, geändert durch Beschluss 2012/575/EU	Neue AG zur Rationalisierung der fahrzeugbezogenen Register im September 2013 eingerichtet
				Registrierungsregeln für einen Fahrzeughalterkennzeichnungscode (VKM); gemeinsames ERA/OTIF-VKM-Register bei der ERA.		
	Referenzdokument für nationale Vorschriften				Beschluss 2011/155/ zum Inhalt des Referenzdokuments gemäß Artikel 27 Absatz 4 der Richtlinie 2008/57/EG	
	Register der zugelassenen Typen			Erstellung eines äquivalenten Registers zur zugelassenen Typen Rechtsgrundlage Art. 13 § 1 ATMF.	Beschluss 2011/665/EU zum Europäischen Register genehmigter Schienenfahrzeugtypen (ERATV)	Das ERATV ist in Betrieb und wird mit Daten zu neuen Fahrzeugtypen gespeist. Neue AG zur Rationalisierung der fahrzeugbezogenen Register im September 2013 eingerichtet
	RINF				Beschluss 2011/633/EU zu den allgemeinen Spezifikationen des Infrastrukturregisters (RINF)	Noch nicht voll betriebsfähig

Ende des Dokumentes