



**OTIF**

---

**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR LES  
TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN INTER-  
NATIONALEN EISENBahnVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTERNA-  
TIONAL CARRIAGE BY RAIL**

# **Fachausschusses für technische Fragen**

## **8. Tagung**

## **Niederschrift**

Bern, 10. Juni 2015

## Inhalt

1.	Annahme der Tagesordnung	3
2.	Anwesenheit und Quorum	3
3.	Wahl des Vorsitzenden	4
4.	Zur Information	5
4.1.	Bericht der Arbeitsgruppe WG TECH des Fachausschusses für technische Fragen (zur Information)	5
4.2.	Stand der Notifizierung der nationalen technischen Anforderungen gemäß Artikel 12 APTU	5
4.3.	ERA-Konsultation der Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten (Gemeinsame Sicherheitsmethode für die Bewertung von Risiken – CSM RA)	6
4.4.	Entwicklungsstand der NVR in den Vertragsstaaten	7
5.	Zur Annahme:	7
5.1.	ETV NOI, überarbeitet	7
5.2.	ECM-Vorschriften, geändert (Ergänzung von Anhang V)	9
5.3.	ETV WAG, Aktualisierungen der Verweise in den Anhängen G und J bis M	12
6.	Zur Diskussion:	13
6.1.	TSI TAF – Studie und nächste Schritte	13
6.2.	ATMF-Erläuterungsdokument	15
6.3.	RID/CTE-Koordinierung	19
6.4.	Austauschbare Personenwagen	20
6.5.	Arbeitsprogramm des CTE für 2015/2016 und darüber hinaus	22
6.6.	Verschiedenes	24
6.7.	Nächste Tagung	24
7.	Schlussbemerkungen	24
	Teilnehmerliste                      Anlage I	25
	Tagesordnung                      Anlage II	35

## BERATUNGEN

### Begrüßung durch das Sekretariat der OTIF

Herr Bas Leermakers (Leiter der Sektion Technik der OTIF) eröffnet die 8. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen (CTE). Er begrüßt alle Teilnehmer und Dolmetscher. Er informiert die Teilnehmer, dass eine Simultanverdolmetschung ins Deutsche, Englische und Französische bereitgestellt und die Tagung zudem aufgezeichnet werde<sup>1</sup>. Die Teilnehmerliste ist dieser Niederschrift als [Anlage 1](#) beigefügt.

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 7. CTE-Tagung stattgefunden hätten.

### 1. Annahme der Tagesordnung

Herr Leermakers erläutert im Namen des **Sekretariates der OTIF** (nachstehend „Sekretariat“), dass die vorläufige Tagesordnung und die Dokumente für die 8. Tagung des CTE per Rundschreiben vom 9. April 2015 an die Teilnehmer verschickt worden seien (Rundschreiben [A 92-03/507.2015](#)). Da es keine Anträge zur Änderung der Tagesordnung gegeben hat, wird diese in der vom Sekretariat vorgeschlagenen Fassung vom CTE 8 angenommen.

**Ergebnis:** Der CTE nimmt die Tagesordnung der 8. Tagung ([Anlage II](#)) an.

In Zusammenhang mit den Entwicklungen, die seit der letzten CTE-Tagung stattgefunden haben, informiert das **Sekretariat** den CTE, dass Italien das COTIF 1999 ohne Vorbehalte ratifiziert und Norwegen seine Vorbehalte zurückgezogen habe. Darüber hinaus sei Aserbaidschan im Begriff, das 50. Mitglied der OTIF zu werden (es wird nur die COTIF-Anhänge CIM und RID anwenden), Frankreich werde die ATMF ab dem 1.7.2015 anwenden und in Schweden laufe das Verfahren zur Rücknahme der Vorbehalte.

### 2. Anwesenheit und Quorum

Das **Sekretariat** erinnert daran, dass all diejenigen Mitgliedstaaten der OTIF Mitglieder des CTE seien, die zum Zeitpunkt dieser CTE-Tagung die APTU oder ATMF anwenden, aktuell 36 der 50 OTIF-Mitgliedstaaten.

Das **Sekretariat** informiert den CTE, dass zum Zeitpunkt der Tagung das Stimmrecht zweier Vertragsstaaten gemäß Artikel 26 § 7 COTIF ausgesetzt sei, zwei Vertragsstaaten die ATMF nicht anwenden würden (sie hätten bei TOP 5.2 kein Stimmrecht) und die EU bei den TOP 5.1 und 5.3 (21 EU-Staaten mit Stimmrecht) sowie TOP 5.2 (20 EU-Mitgliedstaaten mit Stimmrecht) die Stimmrechte aller EU-Mitgliedstaaten, die auch COTIF-Vertragsstaaten seien, wahrnehme.

**APTU:** Das Quorum zur Annahme der APTU-Vorschriften liegt bei **18** Staaten (die Hälfte der 36 Vertragsstaaten mit Stimmrecht). Durch die **21** EU-OTIF-Vertragsstaaten und **4** Nicht-

---

<sup>1</sup> Unglücklicherweise wurde die 8. Tagung des CTE aus nicht vom Sekretariat der OTIF verschuldeten Gründen nicht aufgezeichnet.

EU-OTIF-Vertragsstaaten, die entweder anwesend oder vertreten sind, befinden sich 25 stimmberechtigte Staaten im Sitzungssaal:

*Das für die Beschlussfähigkeit in Bezug auf die APTU nötige Quorum ist somit erreicht (+ 7).*

**ATMF:** Das Quorum zur Annahme der ATMF-Vorschriften liegt bei **17** Staaten (die Hälfte der 34 Vertragsstaaten mit Stimmrecht). Durch die **20** EU-OTIF-Vertragsstaaten und **4** Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaaten, die entweder anwesend oder vertreten sind, befinden sich 24 stimmberechtigte Staaten im Sitzungssaal:

*Das für die Beschlussfähigkeit in Bezug auf die ATMF nötige Quorum ist somit erreicht (+ 7).*

Das **Sekretariat** erklärt das Verfahren zur Annahme der Dokumente zu TOP 5. Alle zur Abstimmung stehenden Dokumente seien zwei Monate vor Tagungsbeginn auf die Website gestellt worden. Nach der Veröffentlichung auf der Website habe das Sekretariat diverse Kommentare vonseiten der Mitgliedstaaten zur Verbesserung der Dokumente erhalten. Das Sekretariat habe diese Kommentare analysiert, sie übersetzt und in ein Sitzungsdokument<sup>2</sup> aufgenommen, das allen Delegierten zur Verfügung gestellt worden sei. Somit würden die aufgeschalteten Dokumente zusammen mit den Änderungen aus dem Sitzungsdokument den Beschlussvorschlag an den CTE bilden. Zur Erleichterung des Annahmeprozesses würden vor der Abstimmung alle Dokumente am Bildschirm in der konsolidierten Fassung mit allen Änderungen gezeigt.

Das Sekretariat schlägt dem CTE vor, gleichzeitig über alle drei Sprachfassungen abzustimmen.

Das vorgeschlagene Verfahren wird stillschweigend angenommen und der CTE schreitet auf dieser Grundlage zum Tagesgeschäft.

### **3. Wahl des Vorsitzenden**

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

Gemäß diesem Verfahren schlägt das **Sekretariat** die Schweiz (Herrn Bacher) als Vorsitzenden für die Tagung vor und fragt die Delegierten nach weiteren Nominierungen. Es gibt keine weiteren Nominierungen. Herr Roland Bacher akzeptiert die Nominierung und der **CTE** bestimmt einstimmig die Schweiz in Person von Herrn Roland Bacher zum Vorsitzenden für die Tagung.

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.

---

<sup>2</sup> Auszüge aus dem Sitzungsdokumentes sind in diese Niederschrift aufgenommen worden.

## 4. Zur Information

### 4.1. 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 2014). Das Sekretariat hat einen Bericht verfasst (Dokument CTE8/4.1) und stellt dessen Inhalt kurz vor.

Die ständige Arbeitsgruppe TECH habe dreimal getagt und folgende Themen diskutiert:

- September 2014, Bern (WG TECH 23):
  - ETV NOI, überarbeitet
  - Entwicklung von ETV-Leitfäden
  - Anlage V der Einheitlichen Rechtsvorschriften für ECM
  - Austauschbare Personenwagen
  - Studie zur TSI TAF
  
- Dezember 2014, Bern (WG TECH 24):
  - Austauschbare Personenwagen
  - ETV NOI, überarbeitet (Dokument: CTE 8/5.1 ETV NOI)
  - RID und ATMF
  - Anlage V der Einheitlichen Rechtsvorschriften für ECM (Dokument: CTE 8/5.2 ECM-Anlage A)
  - ETV LOC&PAS Leitfaden
  - ETV NOI Leitfaden
  - Studie zur TSI TAF
  
- Februar 2015, Bern (WG TECH 25):
  - Austauschbare Personenwagen
  - RID und ATMF
  - ETV PRM Leitfaden
  - Studie zur TSI TAF
  - Vorbereitung des CTE 8 und Annahme der vorläufigen Tagesordnung für den CTE 8

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

### 4.2. Stand der Notifizierung der nationalen technischen Anforderungen gemäß Artikel 12 APTU

Das **Sekretariat** erinnert die Vertragsstaaten daran, dass nationale technische Anforderungen ihre Gültigkeit nur behalten, wenn sie dem Generalsekretär innerhalb von 6 Monaten ab dem Tag des Inkrafttretens der Vorschrift bzw. Änderung mitgeteilt werden. Das **Sekretariat** informiert den CTE über den Stand der Notifizierungen (Referenz auf der Website der OTIF: [www.otif.org/technik/geltende-vorschriften](http://www.otif.org/technik/geltende-vorschriften)):

<b>ETV</b>	<b>Referenz</b>	<b>Inkrafttreten</b>	<b>Frist</b>
<b>WAG</b>	<b>ETV WAG</b>	<b>01.01.2014</b>	<b>01.07.2014</b>
<b>LOC&amp;PAS</b>	<b>ETV LOC&amp;PAS 2015</b>	<b>01.01.2015</b>	<b>01.07.2015</b>
<b>Lärm</b>	<b>A 94-04/2.2012 v.03</b>	<b>01.12.2012</b>	<b>01.06.2013</b>
<b>Kennzeichnung</b>	<b>ETV KENNZEICH- NUNG 2015</b>	<b>01.12.2012 für WAG</b>	<b>01.06.2013</b>
		<b>01.01.2015 für LOC&amp;PAS</b>	<b>01.07.2015</b>
<b>PRM</b>	<b>ETV PRM 2015</b>	<b>01.01.2015</b>	<b>01.07.2015</b>

**CH** informiert den CTE 8, dass sie der OTIF und der EU ihre nationalen technischen Vorschriften bis Ende Juni mitteilen werde. CH weist auch auf ihren – mittlerweile zwar zurückgezogenen – Sonderfall in der ETV NOI und dessen Bedeutung in der nationalen Gesetzgebung hin.

#### **Ergebnis:**

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

### **4.3. ERA-Konsultation der Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten (Gemeinsame Sicherheitsmethode für die Bewertung von Risiken – CSM RA)**

Das **Sekretariat** informiert die Delegierten, dass seit der 7 Tagung des CTE lediglich eine Konsultation stattgefunden habe, und zwar zu den Änderungsvorschlägen der ERA betreffend die Gemeinsame Sicherheitsmethode zur Evaluierung und Bewertung von Risiken, Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 der Kommission.

Das Konsultationsverfahren der Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaaten sei auf der Grundlage eines Arbeitsdokumentes der ERA durchgeführt worden. Das Sekretariat erinnert daran, dass seit dem 1. Juli 2014 vollständige Äquivalenz bestehe zwischen der ETV GEN-G der OTIF (Dokument A 94-01G/1.2012 v.03) und der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 der Kommission, und dass es gelte, diese Äquivalenz zu bewahren.

Der **Vertreter der EU** informiert die Tagung über den Stand der Entwicklungen in Bezug auf die CSM-Änderungen. Eine der Hauptänderungen betreffe einen Terminologiewechsel in der CSM, wo man nicht mehr von harmonisierten Risikoakzeptanzkriterien, sondern neu von Bauartenkriterien für technische Systeme sprechen werde. Die Änderungen der CSM sei am 4. Juni 2015 im RISC 73 der EU diskutiert und beschlossen worden. Infolge dieses Beschlusses habe die Europäische Kommission mit dem Verfahren zur Inkraftsetzung der Verordnung begonnen. Man gehe von einem Inkrafttreten der CSM-Änderung Ende 2015 aus.

Der **Vorsitzende** weist die Delegierten auf folgende Aspekte hin: Die Arbeitsweise des CTE stelle sicher, Die Arbeitsweise des CTE stelle sicher, dass durch das Einbinden des OTIF Sekretariates in den EU Entwicklungsprozess die Änderungen auf EU-Seite mit verfolgt werden können. Obwohl alle Nicht-EU-Vertragsstaaten um ihre Stellungnahme zu den CSM-Änderungen gebeten worden seien, habe man nur von einem von ihnen Kommentare erhalten.

Mit Blick auf die Wichtigkeit der Konsultation für die Entwicklung der internationalen Eisenbahngesetzgebung und die Tatsache, dass die Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaaten im Konsultationsstadium Änderungen zum Entwurf der überarbeiteten Vorschrift vorschlagen können, ermutigt der CTE 8 die Teilnehmer dazu, diese Gelegenheit auch zu nutzen. Der Vorsitzende betont auch, wie wichtig eine Koordinierung der Entwicklungsverfahren der EU- und OTIF-Vorschriften sei.

### **Ergebnis:**

Der CTE 8 nimmt die Änderungen an der CSM in der EU zur Kenntnis und beauftragt die WG TECH, sich mit Blick auf die Wahrung der Äquivalenz zwischen den OTIF- und EU-CSM-Vorschriften mit diesen Änderungen zu befassen.

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

Das **Sekretariat** informiert den Ausschuss über den Entwicklungsstand der NVR in den Vertragsstaaten zum 5.5.2015. Die Information basiere auf dem ECVVR 1.5, das den OTIF-Mitgliedstaaten seit November 2014 zugänglich sei. Das Sekretariat habe Informationen sowohl aus EU- wie aus Nicht-EU-Vertragsstaaten erhalten.

- **22 EU-OTIF-MS und Norwegen** verfügen über ein mit dem ECVVR verlinktes NVR: Belgien, Dänemark, Deutschland, Estland, Frankreich, Griechenland, Italien, Kroatien<sup>3\*</sup>, Lettland, Litauen, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechien und Ungarn;
- **3 Nicht-EU-OTIF-MS** verfügen über ein mit dem ECVVR verlinktes NVR: Bosnien und Herzegowina\*, Serbien und die Schweiz;
- **2 Nicht-EU-OTIF-MS** haben ein NVR in fortgeschrittenem Entwicklungsstand: Montenegro und die Türkei.

### **Ergebnis:**

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

## **5. Zur Annahme:**

### **5.1. ETV NOI, überarbeitet**

**Dokument:** [CTE 8/5.1 ETV NOI](#)

Das **Sekretariat** erklärt, das Dokument CTE 8/5.1 ETV NOI vorbereitet und dem CTE zwei Monate vor der Tagung zugeschickt zu haben. Das Dokument sei in Übereinstimmung mit einem Beschluss des CTE 7 entstanden, mit dem die WG TECH beauftragt worden sei, einen Entwurf für die ETV NOI auszuarbeiten. Das Dokument basiere auf der Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 der Kommission. Die überarbeitete ETV NOI würde die seit dem 1.12.2012 geltende ETV NOI außer Kraft setzen. Die am 1.12.2012 in Kraft getretene Fassung könne in Übereinstimmung mit den Bestimmungen aus Kapitel 7 der neuen ETV NOI jedoch weiterhin angewendet werden.

Die Revision bestehe in folgenden Änderungen:

---

<sup>3</sup> \* Technisch verknüpft aber ohne Datenlieferung an das VVR

- Die Anforderungen decken nicht nur die konventionellen, sondern auch die Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge ab;
- anwendbar auf alle Fahrzeuge im Anwendungsbereich der ETV WAG und der ETV LOC&PAS;
- Einführung zusätzlicher Grenzwerte für intermittenten (Hauptluftkompressor) und impulsiven (Entlüftungsventil) Lärm;
- Verweise auf die Norm EN/ISO 3095, die den Inhalt der Norm prEN im Anhang ersetzt.

Der erste Entwurf sei der WG TECH 23 vorgelegt worden. Bei der 24. Tagung der WG TECH sei die überarbeitete ETV NOI für die Unterbreitung an den CTE genehmigt und die Nicht-EU-Vertragsstaaten aufgefordert worden, dem Sekretariat ihre etwaigen Sonderfälle mitzuteilen. Im Unterschied zur TSI, beinhalte die ETV NOI einen Sonderfall für die Schweiz. Am 11.5.2015 habe das Sekretariat von der Schweiz die Information erhalten, dass sie diesen Sonderfall wieder zurückziehe. Diese Rücknahme sei im Sitzungsdokument dokumentiert worden.

Änderungsnummer	Sprachfassung	Aktuelle Ziffer (Abschnitt und Seite)	Änderungsvorschlag	Begründung/ Kommentar
1a	EN	7.3.2.2. (Page 23)	<del>7.3.2.2 Limits for pass-by noise (4.2.3.)</del>  <del><b>Specific Case Switzerland (“P”)</b></del>  <del>Freight wagons moving on the Swiss normal gauge network have to comply with the limit values for pass by noise according to item 4.2.3. of this UTP as of 1 January 2020.</del>	CH withdrew proposal
1b	DE	7.3.2.2 Seite 23	<del>7.3.2.2 Grenzwerte für das Vorbeifahrgeräusch (4.2.3.)</del>  <del><b>Sonderfall Schweiz (“P”)</b></del>  <del>Auf dem Schweizer Normalspurnetz verkehrende Güterwagen müssen den Emissionsgrenzwert für das Vorbeifahrgeräusch gemäß Ziffer 4.2.3 dieser ETV ab dem 1. Januar 2020 einhalten.</del>	CH hat den Vorschlag zurückgezogen

1c	FR	7.3.2.2. Page 24	<p><del>7.3.2.2 Valeurs limites pour le bruit au passage (point 4.2.3.)</del></p> <p><del>Cas spécifique de la Suisse («P»)</del></p> <p><del>À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020, les wagons de marchandises circulant sur le réseau d'écartement normal suisse doivent respecter les valeurs limites pour le bruit au passage fixées au point 4.2.3 de la présente PTU.</del></p> <p><del>Freight wagons moving on the Swiss normal gauge network have to comply with the limit values for pass by noise according to item 4.2.3. of this UTP as of 1 January 2020.</del></p>	<p>CH a retiré sa proposition.</p> <p>Dans la version française, le texte anglais avait malencontreusement été ajouté au texte français. Ils sont tous deux supprimés.</p>
----	----	---------------------	--	--

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

**Abstimmung:**

Das Ergebnis der Abstimmung über die Revision der ETV NOI – Dokument CTE 8/5.1 ETV NOI, einschließlich der oben erwähnten Änderungen, ist das Folgende: 25 Ja-Stimmen (Einstimmigkeit).

**Beschluss:**

Der CTE 8 nimmt die überarbeitete ETV NOI in der vorgeschlagenen Form, einschließlich der für den CTE 8 im Sitzungsdokument vorbereiteten Änderungen, an.

## 5.2. ECM-Vorschriften, geändert (Ergänzung von Anhang V)

**Dokument:** [CTE 8/5.2 ECM Anlage A](#)

Das **Sekretariat** erklärt, das Dokument CTE 8/5.2 ECM-Anlage A vorbereitet und dem CTE zwei Monate vor der Tagung zugeschickt zu haben. Der erste Entwurf sei der WG TECH 23 vorgelegt und auf der 23., 24. und 25. Tagung diskutiert worden. Die WG TECH 25 habe das Dokument für die Unterbreitung an den CTE zur Abstimmung genehmigt.

Die Änderung der ECM-Vorschriften (Zusatz in Anlage V) bestehe im Einzelnen aus folgenden Änderungen:

- Zu Anlage V wird eine neue Vorlage für „Bescheinigungen für Instandhaltungsfunktionen“ hinzugefügt, die mit dem EU-Zertifikat äquivalent ist;
- redaktionelle Angleichungen an die jüngsten ETV, einschließlich eines neuen Titelblattes;
- neues Layout der Begriffsbestimmungen in Abschnitt 3, die Buchst. h) bis m) wurden in die linke Spalte verschoben (bislang waren sie über die gesamte Seite gedruckt), da dieser Teil Artikel 3 Punkte 1-6 der Verordnung (EU) Nr. 352/2009 der Kommission entspreche.

Alle Kommentare, die das Sekretariat vor der Tagung zu Dokument CTE 8/5.2 ECM-Anlage A erhalten habe, seien in das Sitzungsdokument aufgenommen worden:

Änderungsnummer	Sprachfassung	Aktuelle Ziffer (Abschnitt und Seite)	Änderungsvorschlag	Begründung/ Kommentar
1	EN, DE, FR	3.2, page 4	<p>h) “risk” means the <del>rate</del> <b>frequency</b> of occurrence of accidents and incidents resulting in harm (caused by a hazard) and the degree of severity of that harm;</p> <p>j) “risk evaluation” means a procedure based on the risk analysis to determine whether <del>the an</del> acceptable <b>level of</b> risk has been achieved;</p> <p>l) “<del>risk control</del>” (also called “<b>risk management</b>”) <del>–</del> means the systematic application of management policies, procedures and practices to the tasks of analysing, evaluating and controlling risks;</p>	Correct reference to EU Regulation 402/2013
2	DE	3.2, Seite 4	<p>(h) „Risiko“: die Kombination der <del>Wahrscheinlichkeit</del> <b>Häufigkeit</b> des Eintretens von (durch Gefährdungen verursachten) Unfällen und Zwischenfällen, die zu einem Schaden führen, <del>verbinden mit den</del> <b>und des</b> Ausmaßes dieses Schadens;</p> <p>(i) „Risikoanalyse“: die systematische Auswertung aller verfügbaren Informationen zur <del>Identifizierung</del> <b>Ermittlung</b> von Gefährdungen und Abschätzung von Risiken;</p> <p>(k) „Risikobewertung“: <del>der den</del> aus Risikoanalyse und Risikoevaluierung bestehenden <b>den</b> Gesamtprozess;</p> <p>(l) „Risikomanagement“: die systematische Anwendung von Managementstrategien, -verfahren und -praktiken bei der Analyse, Evaluierung und <del>Kontrolle</del> <b>Beherrschung</b> von Risiken;</p> <p>(m) „Sicherheit“: <del>die Abwesenheit das</del> <b>Nichtvorhandensein</b> von unvermeidbaren Schadensrisiken;</p>	Korrekturer Verweis auf die EU-Verordnung 402/2013
3	FR	3.2, page 4	<p>h) « risque », <del>le taux</del> <b>la fréquence</b> d’occurrence d’accidents et d’incidents causant un dommage (dû à un danger) et le degré de gravité de ce dommage ;</p> <p>k) « appréciation des risques », le processus global comprenant une analyse de risque et une évaluation <del>de</del> <b>des</b> risques ;</p> <p>l) « gestion des risques », l’application systématique de politiques, procédures et <del>pratiques</del> <b>méthodes</b> de gestion aux tâches d’analyse, d’évaluation et de <del>contrôle</del> <b>le maîtrise</b> des risques ;</p>	Correction de la référence au règlement n° 402/2013 de l’UE

4a	EN, DE, FR	Footnote 4, page 4	<sup>4</sup> EU Commission <b>Implementing</b> Regulation (EU) 2009/352/EC No 402/2013 Article 3, point 1-6	Reference update
4b	DE	Fußnote 4, Seite 4	<sup>4</sup> <b>Durchführungs</b> verordnung (EG) Nr. 2009/352/402/2013 der Kommission, Artikel 3, Punkt 1-6	Aktualisierung des Verweises
4c	FR	Note de bas de page 5, page 4	<sup>4</sup> Règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 de la Commission européenne n° 2009/352/CE, article 3, points 1 à 6.	Mise à jour de la référence
5a	EN, DE, FR	Annex V "Maintenance Functions certificate"	<del>ECM</del> Identification Number *: __ / __ / __ __ / ____ <del>ECM</del> Identification Number of the previous certificate: *: __ / __ / __ __ / ____	The number does not refer to an ECM identification number, but to a maintenance function certificate.
5b	DE	Anlage V „Instandhaltungsfunktionsbescheinigung“	<del>ECM</del> Kennnummer *: __ / __ / ____ / __ __ <del>ECM</del> Kennnummer der vorherigen Bescheinigung *: __ / __ / ____ / ____	Die Nummer bezieht sich nicht auf eine ECM-Kennnummer, sondern auf eine Instandhaltungsfunktionsbescheinigung.
5c	FR	Annexe V « Certificat de fonction de maintenance »	Numéro d'identification de l'ECE *: __ / __ / ____ / ____ Numéro d'identification du certificat antérieur de l'ECE*: __ / __ / ____ / __ __	Le numéro ne renvoie pas à un numéro d'identification d'ECE, mais à un certificat de fonction de maintenance.

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

#### **Abstimmung:**

Das Ergebnis der Abstimmung über die Änderung der ATMF-Anlage A – CTE 8/5.2 ECM-Anlage A, einschließlich der obenstehenden Änderungen, ist das Folgende: 24 Ja-Stimmen (Einstimmigkeit).

#### **Beschluss:**

Der CTE 8 nimmt die Änderung der ECM-Vorschriften (Zusatz in Anlage V), einschließlich der für den CTE 8 im Sitzungsdokument vorbereiteten Änderungen, an.

### 5.3. ETV WAG, Aktualisierungen der Verweise in den Anhängen G und J bis M

**Dokument:** [CTE 8/5.3 ETV WAG - Anhang G und J bis M](#)

Das **Sekretariat** erklärt, Dokument CTE 8/5.3 ETV WAG - Anhänge G und J bis M zur Annahme vorbereitet zu haben. Die Aktualisierungen seien die Folge ähnlicher Aktualisierungen in der Gesetzgebung der EU und bestünden in folgenden Änderungen:

- Aktualisierung der Verweise auf die aktuellste Liste der im grenzüberschreitenden Verkehr zugelassenen Verbundstoffsohlen in Anhang G der ETV WAG und der TSI WAG;
- Aktualisierung des Verweises auf die überarbeitete Fassung des technischen Dokumentes der ERA „ERA/TD/2012-04/INT Version 1.3“, in dem redaktionelle Fehler bereinigt worden seien, insbesondere in Abbildung 7: Position der Rangierhandläufe: wo die Abmessung von  $\geq 210$  mm in die korrekte Angabe  $\leq 210$  mm korrigiert worden sei.

Darüber hinaus sei auch der Buchstabe K gestrichen worden, da er nur einen von mehreren Typen der Verbundstoffsohlen bezeichne. Diese nur in der englischen Fassung nötige Änderung sei im Sitzungsdokumente berücksichtigt.

Änderungsnummer	Sprachfassung	Aktuelle Ziffer (Abschnitt und Seite)	Änderungsvorschlag	Begründung/ Kommentar
1	EN	2.1, page 1	“This Appendix is the “List of fully approved <del>K</del> -composite brake blocks for international transport”, reference: ERA/TD/2009-02/INT version 14.0 of 20 January 2015.”	The list comprises K and LL-type brake blocks.  The French and German text did not make reference to “K-blocks” and therefore need not to be amended.

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

#### Abstimmung:

Das Ergebnis der Abstimmung über die Aktualisierung der Verweise in den Anhängen G und J bis M – Dokument CTE 8/5.3 ETV WAG, einschließlich der oben erwähnten Änderungen, ist das Folgende: 25 Ja-Stimmen (Einstimmigkeit).

#### Beschluss:

- Der CTE 8 nimmt die Änderungen in den Anhängen G und J bis M in der unter Punkt 2 des Dokumentes CTE8/5.3 (vom 5.3.2015) aufgeführten Form, einschließlich der für den CTE 8 im Sitzungsdokument vorbereiteten Änderungen, an.
- Das Sekretariat wird die Änderungen der ETV WAG 2015 auf der Website der OTIF an der gleichen Stelle wie die ETV WAG 2015 selbst veröffentlichen.

## 6. Zur Diskussion:

### 6.1. TSI TAF – Studie und nächste Schritte

Das **Sekretariat** erinnert die Delegierten an den Entwicklungsprozess der TSI TAF und dessen Ergebnisse. Die ersten Ergebnisse der Studie seien der WG TECH 23 vorgelegt und auf der 23., 24. und 25. Tagung diskutiert worden. Die WG TECH 25 habe zur Kenntnis genommen, dass die Ergebnisse in einem ersten Schritt auf konzeptueller Ebene diskutiert würden, welche einer ETV TAF vorangehe. Unter Berücksichtigung der von ERA, Europäischer Kommission, CER, UIP und RNE erhaltenen Kommentare habe das Sekretariat eine endgültige Fassung der Studie verfasst, in der zwei Hauptszenarien mit dazugehörigen Unterszenarien für die weitere Vorgehensweise mit der TSI TAF beschrieben seien:

- Keine Übertragung der TSI TAF:
  - keine Handlung innerhalb der OTIF,
  - Unterstützung der Anwendung der TSI TAF auf freiwilliger Basis,
  - freiwillige Anwendung des von der OTIF herausgegebenen Leitfadens.
- Übertragung der TSI TAF in OTIF-Vorschriften:
  - vollständige Übertragung der TSI TAF in OTIF-Recht (ETV TAF, einschließlich der technischen Anhänge) oder
  - teilweise Übertragung (ETV TAF mit Verweisen auf die technischen Anhänge auf der Website der ERA).

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der in der WG TECH geführten Diskussionen erinnert das Sekretariat daran, dass es die Aufgabe des CTE 8 sei, die Richtung vorzugeben, welche die OTIF in Bezug auf die TSI TAF einschlagen sollte, und schlägt vor diesem Hintergrund folgende Herangehensweise vor:

- Übertragung der TSI TAF in eine ETV:
  - Übertragung der Kern-TSI in eine ETV TAF mit Verweisen auf die technischen Anhänge auf der Website der ERA.
  - Die Übertragung sollte so gestaltet werden, dass die Anforderungen in den Nicht-EU-OTIF-VS freiwillig sind.
  - Die technischen Anhänge der TSI TAF stünden dann den anwendungswilligen Akteuren als frei zugängliches Quelldokument auf der Website der ERA offen.

Der **Vorsitzende** dankt dem Sekretariat für seine klaren Vorschläge. Er betont auch, wie wichtig die Telematik für die Erleichterung des internationalen Eisenbahngüterverkehrs sei und eröffnet daraufhin die Diskussion.

Der **Vertreter der EU** gibt einen Rückblick auf die Gründe, die in der EU zur Entwicklung einer TSI TAF geführt hätten. Ein wichtiger Aspekt, der durch die TSI TAF geschaffen worden sei, sei die Einrichtung eines interaktiven IT-Umfeldes zwischen Spediteuren, EVU und IB, was zu einer besseren Datenqualität für IT-Anwendungen, qualitativ besseren Eisenbahngüterverkehrsleistungen und mehr Wettbewerb geführt habe. Er weist auch darauf hin, dass dank der TSI TAF und ihrem offenen Datenprotokoll Diskriminierungen trotz der Eigentumsstrukturen der EVU vermieden werden könnten. Aus Sicht der EU sollte dieses Datenaustauschsystem auf Korridoren, die die EU-Außengrenzen überqueren einen ganz besonders hohen Stellenwert haben. Mit Blick auf die Übertragung der TSI TAF in eine ETV TAF und

deren Anwendung auf freiwilliger Basis, halte er die Mischung aus verbindlichen Vorschriften und Empfehlungen in einem Rechtstext aus rechtlicher Sicht für nicht sehr geschickt. Gestützt auf die von der OTIF durchgeführte Studie zur TSI TAF sei er der Ansicht, dass eine genauere Impaktanalyse der TAF benötigt werde.

Aus Sicht der **ERA** habe sich die Verfügbarkeit von Eisenbahnprodukten für die Kunden mit der Anwendung der TSI TAF in der EU verbessert. Dies sei notwendig, wenn man mit dem Straßenverkehr mithalten wolle, wo die Verfolgbarkeit der Sendungen vollständig integriert sei. Hierdurch böten sich auch weitere Entwicklungsmöglichkeiten für den Eisenbahnverkehr, wie beispielsweise der Austausch des elektronischen Frachtbriefs mit CIM/SMGS-Daten in Übereinstimmung mit der neuen TSI TAF<sup>4</sup>. Die ERA glaube fest daran, dass die TAF die Entwicklung des internationalen Eisenbahngüterverkehrs vorantreiben werden. Mit Blick auf die freiwillige Anwendung der TSI TAF, sei die ERA der Ansicht, dass diese Option genauer untersucht werden sollte, da dadurch eine „IT-Insel“<sup>5</sup> mit Auswirkungen auf die Funktionsfähigkeit anderer Teile des IT-Systems geschaffen werden könnte. Zudem sei zum Thema der Anwendung zu sagen, dass einige der in der TSI TAF beschriebenen Verfahren und Protokolle für den Datenaustausch in diversen Nicht-EU-Vertragsstaaten bereits umgesetzt seien<sup>6</sup>. All diese Verfahren würden zwischen IB und EVU durchgeführt, unabhängig davon, inwieweit diese Teil eines einzigen Unternehmens seien. Um diese mit den Entwicklungen in Bezug auf die TSI TAF vertrauter zu machen, habe die ERA das Sekretariat der OTIF zur Teilnahme an der Arbeitsgruppe der ERA zur TSI TAF eingeladen.

Nach Meinung **RS** benötige der CTE noch weitere Informationen dazu, wie die TSI TAF umzusetzen sei. Dies könne seiner Ansicht nach von der WG TECH analysiert werden, welche ihre Ergebnisse dann vor dem nächsten CTE bekannt geben sollte.

Der **Vertreter der EU** unterstützt die Vorschläge der ERA und RS. Zusätzlich schlägt die EU vor, auf der nächsten Tagung der WG TECH eine Präsentation über die Entwicklungen und den Umsetzungsstand der TSI TAF zu geben. Nach Ansicht der EU könnte dieses Thema auch in einem eigenständigen Workshop zu den TAF diskutiert werden, so dass den Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten die Prinzipien und der Nutzen der TSI TAF erläutert werden könnten.

Das **Sekretariat** begrüßt diesen Vorschlag zur Organisation eines solchen Workshops, der allerdings von ERA und EU unterstützt werden müsse, da das Sekretariat der OTIF nur beschränkte Kenntnisse und Erfahrungen in Bezug auf die TAF besitze. Ein solcher Workshop könnte beispielsweise in der Türkei oder in der Balkanregion stattfinden, da diese wichtige Eisenbahnverbindungen für die EU darstellen.

Das **Sekretariat** weist darauf hin, dass die Übertragung der TSI TAF in eine ETV TAF auf verbindlicher Basis auch verbindliche Investitionen in die Anwendung bedeuten könnte. Seiner Ansicht nach sei das COTIF nicht der richtige Ort, um seinen Vertragsstaaten verbindliche finanzielle Investitionen vorzuschreiben. Daher unterstütze man die Idee einer freiwilligen Anwendung der TSI TAF. In Bezug auf den Entwicklungsprozess von TAF-Anforderungen in der OTIF halte das Sekretariat hierfür weitere Diskussionen unter Einbeziehung von TAF-Experten für erforderlich. Dies könne entweder als zusätzliches Projekt

<sup>4</sup> Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 der Kommission, in Kraft seit Dezember 2014.

<sup>5</sup> Eine IT-Insel ohne jegliche Information, sogar ohne Standortcodes für Zugbewegungen.

<sup>6</sup> Von den EVU aus den Nicht-EU-Staaten beispielsweise bereits angewendete Verfahren seien diejenigen für die Trassenzuteilung (TSI TAF – Beantragung einer Trasse), den Informationsaustausch betreffend die Zugbildung (TSI TAF – Zugvorbereitung), die Verfolgung der Zugbewegungen (TSI TAF – Zugfahrtmeldung) und die geschätzte Ankunftszeit der Sendung (TSI TAF – Ladung PÜZ/PAZ - *geschätzte Übergabezeit/geschätzte Ankunftszeit*).

bewerkstelligt werden oder innerhalb einer kleinen vom CTE oder der WG TECH beauftragten Expertenuntergruppe.

**RS** hält den Zeitpunkt für die Einrichtung einer Ad-hoc-Arbeitsgruppe für verfrüht, da eine solche Gruppe bislang weder ein klares Mandat habe, noch über zusätzliche Impaktanalysen zu den TAF in den Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten verfüge. RS unterstützt den Vorschlag der EU betreffend Workshop zu den TAF. Man könne in der Zwischenzeit auch nach möglichen Pro- und Kontrapunkten diverser TAF-spezifischer Aspekte suchen.

**Der Vertreter der EU** unterstützt die Position RS. Er schlägt vor, alle in der OTIF-Studie erwähnten Optionen weiter zu untersuchen. Eine Möglichkeit wäre es, die Anwendung der TAF-Spezifikationen nur im Falle von Investitionen in oder Erneuerung der Telematikanwendungen verbindlich vorzuschreiben. Die Prüfung der einzelnen Optionen könnte entweder von einer neuen Untergruppe oder extern vorgenommen werden. Nach Ansicht der EU solle der CTE mit seiner Entscheidung aber in jedem Fall die Ergebnisse der Diskussion in der WG TECH abwarten.

**Der Vorsitzende** fasst die Diskussion zusammen und hält Folgendes fest:

- Der CTE 8 beauftragt die WG TECH, ihre Arbeiten an den TAF weiterzuführen, alle möglichen Optionen und entsprechenden Vorschläge (Szenarien) herauszuarbeiten, mit denen die TAF-Spezifikationen auf OTIF-Ebene zur Verfügung gestellt werden können, und der nächsten CTE-Tagung Bericht zu erstatten;
- Der CTE 8 ist der Ansicht, dass es für die Einrichtung einer Ad-hoc-Arbeitsgruppe zu den TAF noch zu früh sei und dass zunächst in der WG TECH über die Strategie diskutiert werden sollte;
- Der CTE 8 schlägt vor, dass das Sekretariat der OTIF und die ERA einen gemeinsamen Workshop zu den TAF organisieren sollten, um den Nicht-EU-Mitgliedstaaten die Grundsätze und Vorteile der TSI TAF zu erklären.

## 6.2. ATMF-Erläuterungsdokument

Das **Sekretariat** hat das Dokument CTE 8/6.2 – Erläuterndes Dokument zu den ATMF 2015 ausgearbeitet, welches die den ATMF zugrunde liegenden allgemeinen Prinzipien (Version vom 1. Juli 2015) beschreibt und eine Zusammenfassung der Aufgaben und Verantwortlichkeiten der an der Umsetzung der ATMF beteiligten Akteure gibt. Mit diesem Dokument solle dem Leser das Verständnis der ATMF erleichtert werden. Alle Kommentare, die das Sekretariat vor der Tagung erhalten habe, seien in das Sitzungsdokument aufgenommen worden.

<b>Amendment number</b> Änderungsnummer No. de la modification	<b>Language version</b> Sprachfassung Version linguistique	<b>Point as it is now</b> (section and page) Aktueller Punkt (Abschnitt und Seite) Point actuel (section et page)	<b>Amendment proposal</b> Änderungsvorschlag Proposition de modification	<b>Justification/comment</b> Begründung/ Kommentar Motif/remarque

1	DE	Seite 3, Absätze 1 und 2	<p>“Des Weiteren muss es einen <del>Zug</del><b>Triebfahrzeug</b>fürer geben, der über die für den sicheren Betrieb des Zuges nötigen Informationen verfügt, und eine festgelegte Strecke für den Zug usw.</p> <p>Ein Zug ist eine betriebsfähige Zusammenstellung aus einem oder mehreren Fahrzeugen, einem <del>Zug</del><b>Triebfahrzeug</b>fürer und einer Strecke, die von einem Eisenbahnunternehmen betrieben (für den Betrieb vorbereitet) wird.</p>	Korrektore Begrifflichkeit im Deutschen
2	DE	Seite 5, Absatz 4	Güterwagen, die zur Beförderung gefährlicher Güter verwendet werden sollen, <del>sollen</del> <b>müssen</b> zusätzliche zu den ETV auch die entsprechenden Fahrzeuganforderungen des RID (Anhang C zum COTIF) erfüllen.	Von der EU geforderte Änderung, da besser an den Kontext angepasst.
3	DE	Seite 9, Absatz 2	Ein Eisenbahnunternehmen darf ein Fahrzeug nur nutzen, wenn <del>ihm</del> <b>diesem</b> eine ECM zugeteilt ist. Es kann der ECM die für den Betrieb des Fahrzeugs relevanten Informationen, einschließlich Kilometerstand und Unfälle/Zwischenfälle, entweder direkt oder über den Halter zukommen lassen.	Zur Klarstellung, dass die ECM dem Fahrzeug und nicht dem Eisenbahnunternehmen zugeteilt ist.

4a	EN	Page 9, International agreements, first para- graph	<p>The text</p> <p>“If these sets of rules are complete, fully equivalent and do not contain open points, then a vehicle which meets the TSI requirements and is authorised in the EU will also be deemed to be authorised outside the EU and vice versa. The principle is illustrated in the diagram below.”</p> <p>Is replaced with:</p> <p><b>“If these sets of rules are complete and fully equivalent, then a vehicle which</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>meets the TSI requirements and</b></li> <li>• <b>is not subject to open points related to the technical compatibility with the network, and</b></li> <li>• <b>is not subject to specific cases, and</b></li> <li>• <b>is authorised in the EU,</b></li> </ul> <p><b>will also be deemed to be authorised outside the EU and vice versa. The principle is illustrated in the following diagram.”</b></p>	The EU requested to include an exhaustive list of applicable conditions.
----	----	---	--	--

4b	DE	Seite 10, Internationale Abkommen, erster Absatz	<p>Der Text:</p> <p>„Wenn diese Regelwerke vollständig und äquivalent sind und keine offenen Punkte enthalten, dann gilt ein Fahrzeug, das alle TSI-Anforderungen erfüllt und in der EU eine Inbetriebnahmegenehmigung erhalten hat, auch außerhalb der EU als zugelassen und umgekehrt. Dieses Prinzip wird in folgendem Schaubild verdeutlicht.“</p> <p>wird ersetzt durch:</p> <p><b>„Wenn diese Regelwerke vollständig und äquivalent sind, dann gilt ein Fahrzeug,</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>• das alle TSI-Anforderungen erfüllt und</b></li> <li><b>• für das keine offenen Punkte in Bezug auf die technische Kompatibilität mit der Infrastruktur bestehen und</b></li> <li><b>• für das keine Sonderfälle gelten und</b></li> <li><b>• das in der EU eine Inbetriebnahmegenehmigung erhalten hat,</b></li> </ul> <p><b>auch außerhalb der EU als zugelassen und umgekehrt. Dieses Prinzip wird in folgendem Schaubild verdeutlicht.“</b></p>	Von der EU geforderte Änderung, zur Vervollständigung der Liste anwendbarer Bedingungen.
4c	FR	Page 10, Accords internationaux, premier paragraphe	<p>« Lorsque ces règles sont complètes, pleinement équivalentes, et ne comportent pas de points ouverts, alors un véhicule satisfaisant aux prescriptions de la STI et autorisé en UE est également réputé autorisé en dehors de l'UE, et vice versa. Ce principe est illustré dans le diagramme ci-dessous. »</p> <p>est remplacé par :</p> <p><b>« Lorsque ces règles sont complètes et pleinement équivalentes, alors un véhicule :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>• satisfaisant aux prescriptions de la STI,</b></li> <li><b>• ne faisant l'objet d'aucun point ouvert lié à la compatibilité technique du réseau,</b></li> <li><b>• ne faisant l'objet d'aucun cas spécifique,</b></li> <li><b>• et autorisé en UE,</b></li> </ul> <p><b>est également réputé autorisé en dehors de l'UE, et vice versa. Ce principe est illustré dans le diagramme ci-après. »</b></p>	L'UE a demandé l'inclusion d'une liste exhaustive des conditions applicables.

Obwohl es sich hierbei nicht um eine annahmepflichtige Vorschrift handele, erklärt das **Sekretariat**, dieses als wichtig eingestufte Dokument gerne durch den CTE 8 genehmigen lassen zu wollen. Nach der Genehmigung beabsichtige man, das Dokument auf der Website der OTIF gleichzeitig mit der Neufassung der ATMF mit deren Inkrafttreten zum 1.7.2015 zu veröffentlichen.

Die **EU** dankt dem Sekretariat für diesen Vorschlag und schlägt im Sinne der Klarstellung vor, darüber hinaus auch die Änderung Nr. 4a wie folgt umzuformulieren:

„Wenn diese Regelwerke äquivalent sind und keine offenen Punkte in Bezug auf die technische Kompatibilität mit der Infrastruktur bestehen und, dann gilt ein Fahrzeug, das

- alle TSI-Anforderungen erfüllt und
- für das keine Sonderfälle gelten und
- das in der EU eine Inbetriebnahmegenehmigung erhalten hat,

auch außerhalb der EU als zugelassen und umgekehrt. Dieses Prinzip wird in folgendem Schaubild verdeutlicht.“

Der **Vorsitzende** fasst zusammen, dass die Neufassung der ATMF am 1.7.2015 in Kraft treten werde und der CTE 8 das Dokument CTE 8/6.2 – Erläuterndes Dokument zu den ATMF 2015 auf Vorschlag des Sekretariates und einschließlich der Änderungen im Sitzungsdokument und des von der EU umformulierten Punktes 4a genehmigt und das Sekretariat beauftragt habe, es in allen Arbeitssprachen der OTIF auf ihrer Website zu veröffentlichen.

### 6.3. RID/CTE-Koordinierung

Das **Sekretariat** erinnert an die Gründe, welche eine Koordinierung der Arbeiten zur Verbesserung der Kohärenz zwischen den COTIF-Anhängen C und G erforderlich gemacht hätten und informiert die Tagung über die jüngsten Entwicklungen. Das Sekretariat der OTIF und die Europäische Kommission hätten diese Herangehensweise in einem am 18. Dezember 2014 veröffentlichten gemeinsamen Papier zusammengefasst (Dokument CTE 8/6.3<sup>7</sup>). Das Sekretariat informiert den CTE 8 darüber, dass dieselbe Präsentation zur allgemeinen Koordinierung zwischen RID und ATMF auf EU-Ebene in den Ausschüssen TDG und RISC<sup>8</sup> und auf OTIF-Ebene in der ständigen Arbeitsgruppe des RID und der WG TECH gegeben worden sei. Das Sekretariat informiert die Tagung ebenfalls darüber, dass der CTE 8 entscheiden sollte, ob er den in dem gemeinsamen Papier enthaltenen Vorschlag auf Einrichtung einer gemeinsamen Arbeitsgruppe unterstützt oder nicht.

Der **Vertreter der EU** erläutert, dass in dem Dokument sowohl die Sichtweise der OTIF als auch diejenige der Europäischen Kommission enthalten sei und informiert die Tagung über den koordinierten Ansatz innerhalb der EU-MS zur Unterstützung der Arbeitsgruppe. Er gibt an, dass die Europäische Kommission bereits verschiedene Kommentare zum zukünftigen Mandat der gemeinsamen Arbeitsgruppe erhalten habe. Man gehe davon aus, dass sich diese gemeinsame Arbeitsgruppe u. a. mit der Aufnahme der ECM in das RID, einer Impaktstudie der Änderungen an den Rechtstexten, einer Risikoanalyse, der Klarstellung des Genehmigungsverfahrens usw. befassen werde.

<sup>7</sup> Gemeinsames Papier des OTIF-Sekretariates und der Europäischen Kommission zum Zusammenwirken von RID und ATMF zur Verbesserung der Kohärenz zwischen den COTIF-Anhängen C und G

<sup>8</sup> Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit (RISC), Ausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (TDG)

Der **Vorsitzende** fasst die Diskussion zusammen und schlussfolgert, dass der CTE 8 die Präsentation des Sekretariates über das gemeinsame Papier des Sekretariates der OTIF und der Europäischen Kommission zur Verbesserung der Kohärenz zwischen den COTIF-Anhängen C und G (Dokument CTE 8/6.3) zur Kenntnis genommen habe und den Vorschlag zur Einrichtung einer gemeinsamen Arbeitsgruppe aus Experten des RID und der allgemeinen Eisenbahngesetzgebung befürworte.

#### 6.4. Austauschbare Personenwagen

Das **Sekretariat** informiert die Tagung über den Entwicklungsprozess in Bezug auf die Austauschbarkeit von Personenwagen, welcher mit dem Workshop in Bonn im Februar 2014 angestoßen worden sei, und wiederholt auch die allgemeinen Grundsätze für austauschbare Personenwagen. Es wird darauf hingewiesen, dass die ETV/TSI die Mindestanforderungen für die Interoperabilität von Zügen enthalten, wozu auch die technischen Spezifikationen für Schnittstellen mit der (allgemeinen) Infrastruktur gehören. Die harmonisierten Fahrzeug-Fahrzeug-Schnittstellen, auf die sich der Austausch von Fahrzeugen stützt, seien in den ETV/TSI aus technischer Sicht dagegen nicht näher spezifiziert. Folglich könne die Austauschbarkeit von Personenwagen nicht durch die Anwendung von ETV/TSI allein gewährleistet werden.

Seit 2014 habe man auf internationaler Ebene an den Fahrzeug-Fahrzeug-Schnittstellen gearbeitet. Dokument CTE 8/6.4 gebe eine Zusammenfassung über diese Arbeiten.

In Bezug auf die Bewertung der austauschbaren Personenwagen durch benannte Stellen, gibt sich **RS** besorgt, wo diese optionalen Bestimmungen für austauschbare Personenwagen platziert werden sollten. RS sei der Ansicht, dass man bei dieser Bewertung dem Prinzip für Güterwagen folgen sollte, d. h. dass erforderliche Spezifikationen wie in der ETV WAG in Kapitel 7.1.2 und Anhang C festgelegt werden sollten.

In Übereinstimmung mit einem Antrag des Sektors befürwortet **DE** eine ähnliche Lösung wie Kapitel 7.1.2 und Anhang C der TSI WAG auch für die TSI und ETV LOC&PAS. DE unterstützt die Weiterführung der gemeinsamen Arbeiten von CER und UNIFE, die dem CTE einen Überblick über alle Vor- und Nachteile dieses Antrags des Sektors verschaffen würden. DE gibt an, dass falls eine ähnliche Lösung wie für Güterwagen beschlossen werden sollte, Kapitel 7.1.2 und Anhang C vollständig und nicht nur teilweise angewendet werden sollten, dass also ein Personenwagen nur dann eine Erklärung bzw. Kennzeichnung erhalten solle, wenn er alle Austauschbarkeitskriterien vollständig erfülle.

Unter Hinweis auf die Vergleichbarkeiten zwischen der ETV WAG und der ETV LOC&PAS ist **CER** wie DE der Ansicht, dass bei Personenwagen der gleiche Ansatz verfolgt werden sollte, wie bei Güterwagen. CER sei überzeugt, dass die Bewertung durch die benannten Stelle einfacher sei, wenn alle Anforderungen in der ETV LOC&PAS beschrieben seien. Man nehme zur Kenntnis, dass alle Austauschbarkeitsanforderungen auf freiwilliger Basis und nur auf bestimmte Fahrzeuge auf Antrag eines EVU angewendet würden, d. h. sie würden nur in dem Fall gelten, dass das EVU beschließt, dass ein Fahrzeug austauschbar sein soll.

Der **Vertreter der EU** wiederholt seine zuvor bereits geäußerte Position, dass er es für verfrüht halte, über den Ort der Bestimmungen zu diskutieren, bevor diese überhaupt verfügbar seien. Obwohl es machbar sei, die Spezifizierungen in die ETV LOC&PAS oder in eine Norm aufzunehmen, sei die EU der Ansicht, dass zunächst alle auf privaten Absprachen basierenden Lösungen, d. h. im Rahmen der ER CUV oder des AVV<sup>9</sup> oder sonstige Erfahrungen mit be-

<sup>9</sup> Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr (ER CUV) oder Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV)

reits für die Kennzeichnung von Containern verwendeten Normen, analysiert und berücksichtigt werden sollten. Erst wenn eine Impaktstudie all dieser Optionen vorliege, könne der CTE eine angemessene Entscheidung treffen.

In Antwort auf die Frage des Vorsitzenden, ob der CTE bei seiner 9. (Juni 2016) oder 10. Tagung (Juni 2017) eine Entscheidung betreffend die Austauschbarkeitsanforderungen treffen solle, informiert der **Vertreter der EU** darüber, dass der koordinierte Standpunkt der EU zu diesem Thema nicht vor September 2016 fertig sein werde. Er erinnert auch daran, dass die Genehmigungsverfahren für Vorschriften in der OTIF und der EU unterschiedlich seien. Einer dieser Unterschiede bestehe darin, dass die RISC-Tagungen dreimal jährlich stattfänden, wogegen es aber nur eine CTE-Tagung pro Jahr gebe.

**UNIFE** teilt die Ansicht der EU, dass die Austauschbarkeitsanforderungen nicht vor 2016 fertiggestellt werden könnten. Es seien noch nicht alle Anforderungen vollständig ausgereift und auch unter den aufgelisteten Anforderungen gebe es solche, die vorzugsweise nicht in Normen aufgezählt werden sollten. In diesem Zusammenhang solle der CTE auch die Dauer des CENELEC<sup>10</sup>-Verfahrens zur Veröffentlichung von Normen berücksichtigen. Aus Sicht von UNIFE sollten Austauschbarkeitsanforderungen im Privatrecht und nicht im öffentlichen Recht, wo es keine (rechtliche) Flexibilität gebe, geregelt werden. Das Privatrecht ermögliche in direkten Verträgen zwischen Betreibern (EVU) und Herstellern mehr Flexibilität. Mit diesen flexiblen Lösungen sollten die Vertragsparteien sich auf bereits veröffentlichte Normen beziehen. Für den Fall, dass diese Vorschriften dennoch in eine TSI/ETV aufgenommen würden, betont UNIFE, dass auch die benannten Stellen zu diesen Anforderungen konsultiert werden sollten, da sichergestellt werden müsse, dass alle Spezifizierungen bewertbar seien.

**CER** spricht sich gegen eine privatrechtliche, vertragliche oder normenbasierte Lösung aus. Die beste Lösung sei eindeutig ein Anhang zur ETV/TSI. Im Gegensatz zur UNIFE sei CER der Ansicht, dass alle notwendigen Anforderungen bereits ausgearbeitet worden seien. Mit der Aufnahme der Anforderungen in die TSI/ETV solle daher so bald wie möglich begonnen werden. Aus Sicht der CER könne bereits bis zur nächsten CTE-Tagung (CTE 9) ein Vorschlag zu den Austauschbarkeitsanforderungen ausgearbeitet werden.

Das **Sekretariat** weist darauf hin, dass zur Entscheidungsfindung jährlich eine CTE-Tagung organisiert werde, dass aber im Bedarfsfall auch mehr als eine Tagung pro Jahr stattfinden könne. Dies würde sich jedoch auf den Haushalt auswirken, so dass der Verwaltungsausschuss involviert werden müsse. Alternativ könne der Vorsitzende in Übereinstimmung mit der Geschäftsordnung des CTE auch eine Abstimmung im schriftlichen Verfahren durchführen lassen.

Der **Vorsitzende** fasst die Diskussion zusammen und stellt fest, dass der CTE 8 den Stand des Projektes zur Kenntnis genommen habe und dessen Ziele unterstütze. Der CTE 8 habe auch CER und UNIFE ermuntert, gemeinsam eine detaillierte Anforderungsliste auszuarbeiten und dem Sekretariat der OTIF, der ERA und der Europäischen Kommission zuzuschicken, woraufhin die WG TECH deren Aufnahme in die Vorschriften analysieren werde, sei es als Teil der Rechtsvorschriften der ETV/TSI, als Norm oder als Teil privater Absprachen. Zudem habe der CTE 8 vorgeschlagen, dass CER und UNIFE herausfinden sollten, wie ein Prüforgan die Konformität jeder der Anforderungen mit den Spezifizierungen bewerten könne. Schlussendlich habe der CTE 8 beschlossen, dass die WG TECH ihre Arbeiten zu diesem Thema in enger Zusammenarbeit mit der ERA fortführen solle, und dass auf OTIF- und EU-Seite ähnliche Vorschriften angenommen werden sollten. Den Einschätzungen zufolge liege der frühest mögliche Zeitpunkt für die Annahme dieser Anforderungen bei Ende 2016 im schriftlichen Verfahren oder 2017 im CTE 10.

<sup>10</sup> Europäisches Komitee für elektrotechnische Normung

## 6.5. Arbeitsprogramm des CTE für 2015/2016 und darüber hinaus

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 über die folgenden, nach dem CTE 7 in Angriff genommenen Aktivitäten:

1. Zusammenarbeit mit den RID-Experten zur Verbesserung der Kohärenz zwischen den ATMF und dem RID;
2. Anforderungen für Einzelzulassungen für Personenwagen;
3. Festlegung harmonisierter technischer Lösungen für Fahrzeug-Fahrzeug-Schnittstellen für Personenwagen;
4. Ausbildungsprogramm;
5. Instrumente (z. B. Leitfäden oder Vorschriften) zu den Zuständigkeiten der Betrieb führenden Akteure;
6. Verfolgung der Arbeiten der Europäischen Eisenbahnagentur;
7. Entwicklung von erläuternden Dokumenten;
8. Weiterverbreitung, Koordinierung und Monitoring, hauptsächlich in den Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaaten;
9. Entwicklungen betreffend die ETV TAF.

Das **Sekretariat** hat Dokument CTE 8/6.5 – Strategie und Arbeitsprogramm der Sektion Technik der OTIF für 2015 und 2016 vorbereitet und schlägt vor, die Prioritäten der Sektion Technik der OTIF auf folgende Aktivitäten zu legen:

1. Die Entwicklung zusätzlicher Anforderungen für die Einzelzulassung von Personenzugfahrzeugen im Rahmen der ERA-Arbeitsgruppe. Die Einzelzulassung solle in allen Vertragsstaaten gültig sein. Es sei vorgesehen, dass die Anforderungen sowohl der ETV als auch der TSI LOC&PAS als Anhang beigefügt würden;
2. Auf internationaler Ebene zugängliche harmonisierte technische Lösungen für Fahrzeug-Fahrzeug-Schnittstellen für Personenwagen: Der Sektor solle (z. B. unter der Leitung der CER und/oder der UNIFE und der UIC) eine umfassende Sammlung der zusätzlich zu der ETV LOC&PAS benötigten Vorschriften zusammenstellen. Sobald diese Vorschriften vollständig seien, könne die WG TECH die technischen Lösungen analysieren und prüfen, wie sie in den Rahmen der Fahrzeuganforderungen auf der Stufe standardisierter oder optionaler (freiwilliger) Vorschriften aufgenommen werden könnten;
3. Die Entwicklung angemessener Instrumente (z. B. Leitfäden oder Vorschriften) zu den Pflichten der am Betrieb beteiligten Akteure (d. h. EVU, Halter, ECM), mit denen in Bezug auf den neuen Artikel 15a ATMF weitere Klarheit und eine Vision für die Interoperabilität außerhalb der EU geschaffen werde. Als erstes solle die Situation analysiert und der Bedarf an einer Rechtsgrundlage für weitere Entwicklungen ausgemacht werden;
4. Die Zusammenarbeit mit den RID-Experten zur Verbesserung der Kohärenz zwischen den ATMF und dem RID;
5. Die Entwicklung von Grundsätzen für das Verfassen von Rechtstexten zur Änderung oder Revision von ETV und deren anschließende Veröffentlichung;

6. Die Verfolgung der Arbeiten der Europäischen Eisenbahnagentur, insbesondere in Bereichen, in denen äquivalente OTIF- und EU-Vorschriften bestünden. Gegebenenfalls sei in Kooperation mit der ERA die WG TECH über diese Entwicklungen an den Rechtstexten der EU und die auf OTIF-Seite notwendigen Schritte zu unterrichten;
7. Die Entwicklung von Erläuterungsdokumenten für:
  - die APTU,
  - die Gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken (ETV GEN-G) und
  - die Verfahren zur Bewertung der Konformität (ETV GEN-D).
8. Monitoring- und Weiterverbreitungsaktivitäten, insbesondere in Nicht-EU-Mitgliedstaaten.

Der **Vertreter der EU** unterstützt dieses Dokument. In Bezug auf Punkt 3 der Prioritäten für 2015/2016 fragt die EU, ob der CTE die Entwicklung von harmonisierten Sicherheitsvorschriften im Rahmen des COTIF in Erwägung ziehen könnte. Darüber hinaus biete die EU an, bei der nächsten Tagung der WG TECH eine Präsentation zu den Entwicklungen in Zusammenhang mit dem 4. Eisenbahnpaket betreffend die betrieblichen Pflichten zu geben, kurz gesagt, eine Erläuterung des rechtlichen Rahmens der EU.

**UNIFE** schlägt dem CTE vor, eine Zusammenarbeit zwischen NB Rail<sup>11</sup> und Prüforgan aus Nicht-EU-Staaten zu starten. Man sei der Ansicht, dass Diskussionen<sup>12</sup> zwischen den einzelnen benannten Stellen der EU innerhalb von NB Rail, welche zu Nutzungsempfehlungen, Leitfäden und Arbeitsdokumenten führen, den Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten nutzen könnten.

In Bezug auf den Vorschlag der EU zur Entwicklung von betrieblichen Pflichten erinnert das **Sekretariat** an Artikel 15a der ATMF und die Anhänge der ETV WAG und der ETV LOC&PAS, in denen die Vorbereitung von Zügen und die Pflichten in Bezug auf die korrekte Nutzung von Fahrzeugen festgelegt würden. Das Sekretariat sei der Ansicht, dass die OTIF eine größtmögliche Übereinstimmung bei der Festlegung der betrieblichen Pflichten anstreben solle, insbesondere im Zusammenhang mit den EU-Vorschriften. Das Hauptanliegen der OTIF sei die Bereitstellung einer Rechtsgrundlage für die Interoperabilität zwischen den OTIF-Vertragsstaaten in Bezug auf gemeinsame Betriebs- und Sicherheitsaspekte. Das Sekretariat unterstütze auch den Vorschlag von UNIFE, zur Lancierung einer Zusammenarbeit zwischen benannten Stellen und Prüforganen aus Nicht-EU-Staaten.

### **Ergebnis:**

Der **Vorsitzende** stellt fest, dass der CTE 8 das Arbeitsprogramm für 2015/2016 und darüber hinaus auf der Grundlage des vom Sekretariat der OTIF vorbereiteten Dokumentes diskutiert habe. Der CTE 8 habe auch zur Kenntnis genommen, dass die WG TECH an der Änderung der Einheitlichen Rechtsvorschriften arbeiten solle, um die permanente Äquivalenz mit den EU-Vorschriften sicherzustellen. Über die laufenden Arbeiten zu austauschbaren Personenwagen, die Koordinierung zwischen CTE und RID und die Telematikanwendungen hinaus sei vorgeschlagen worden, dass die WG TECH die Entwicklung von harmonisierten Sicher-

<sup>11</sup> NB-RAIL – Coordination Group of Notified Bodies for Directive 2008/57/EC on Railway Interoperability (Gruppe zur Koordinierung von benannten Stellen für Richtlinie 2008/57/EG über die Eisenbahninteroperabilität)

<sup>12</sup> Über die Anwendung der relevanten TSI; Verfahren zur Prüfung von Teilsystemen oder Konformitätsbewertung; Verfahren zur Bewertung der Konformität oder Gebrauchstauglichkeit von Interoperabilitätskomponenten

heitsvorschriften im Rahmen des COTIF genauer analysieren sollte. Die WG TECH sei auch aufgefordert, die Rechtsentwicklungen der EU in Zusammenhang mit dem 4. Eisenbahnpaket zu verfolgen und zu analysieren, ob die OTIF in diesem Bereich tätig werden sollte. Zudem sei die WG TECH aufgefordert, festzulegen, wie die Erfahrungen und Empfehlungen der benannten Stellen der EU den Prüforanen der Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten zur Verfügung gestellt werden könnten.

## 6.6. Verschiedenes

Der **Vorsitzende** stellt fest, dass es zu diesem TOP keine Vorschläge gibt.

## 6.7. Nächste Tagung

Das **Sekretariat** schlägt vor, die nächste Tagung (9. Tagung) des CTE am 7. und 8. Juni 2016 in Bern stattfinden zu lassen.

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

- 26. Tagung am 9. und 10. September 2015 in Amiens,
- 27. Tagung am 17. und 18. November 2015 in Bern,
- 28. Tagung am 17. und 18. Februar 2016 (Ort noch zu bestimmen).

Der **CTE** stimmt diesen Daten zu.

## 7. Schlussbemerkungen

Der **Vorsitzende** stellt zusammenfassend die sehr gute Arbeit des CTE fest, die zu der erfolgreichen Annahme von drei Dokumenten geführt habe. Er dankt der Sektion Technik der OTIF für die Vorbereitung aller Dokumente. Ebenfalls dankt er den Beobachtern, welche die eigentlichen Nutzer der vom CTE angenommenen Texte seien. Und auch die gute Arbeitsatmosphäre zwischen allen Hauptbeteiligten findet in den Schlussworten des Vorsitzenden lobende Erwähnung. Schließlich dankt er den Dolmetschern und schließt die 8. Tagung des CTE.

## Teilnehmerliste

## Anlage I

## Gouvernements / Regierungen / Governments

## Allemagne/Deutschland/Germany

M./Hr./Mr. Michael **Schmitz**

Leiter Stabsstelle 92  
Eisenbahn-Bundesamt  
Anerkennungsstelle 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)

## France/Frankreich/France

M./Hr./Mr. Sébastien **Vignot**

Chargé d'affaire européenne  
Etablissement public de sécurité ferroviaires (EPSF)  
60 rue de la Vallée  
CS 11758  
FR-80017 Amiens Cedex 1

 +33 (03) 22 33 95 95  
Fax +33 (03) 22 33 95 99  
E-mail [sebastien.vignot@securite-ferroviaire.fr](mailto:sebastien.vignot@securite-ferroviaire.fr)

## 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)

**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)

**Italie/Italien/Italy**M./Hr./Mr. **Giorgio Morandi**

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
 Direzione generale per il Trasporto Ferroviario - Div 5  
 Direzione generale per le investigazioni ferroviarie  
 Via Caraci 36  
 IT-00157 Roma

 +39 (06) 415 835 41  
 Fax +39 (06) 415 835 77  
 E-mail [giorgio.morandi@mit.gov.it](mailto:giorgio.morandi@mit.gov.it)

**Norvège/Norwegen/Norway**Mme/Fr/Ms **Elisabeth Classon**

Senior Legal Adviser  
 Ministry of Transport and Communications  
 Railway section  
 PO Box 8010 Dep  
 NO-0030 Oslo

 +47 (22) 24 82 19  
 Fax +47 (22) 249 572  
 E-mail [elisabeth.classon@sd.dep.no](mailto:elisabeth.classon@sd.dep.no)

**Roumanie/Rumänien/Romania**M./Hr./Mr. **Mihail Nanu**

State Inspector  
 Railway Safety Authority  
 393 Calea Grivitei  
 Sector Bucuresti  
 RO- Bucarest

 +40 (2) 130 722 85  
 Fax +40 (2) 130 779 76  
 E-mail [nanu.mihail@afer.ro](mailto:nanu.mihail@afer.ro)

**Roumanie/Rumänien/Romania**Mme/Fr./Ms **Paulina Miller**

Expert  
 Railway Safety Authority  
 393 Calea Grivitei  
 Sector Bucuresti  
 RO- Bucarest

☎ +40 (2) 130 722 05  
 Fax +40 (2) 130 768 06  
 E-mail [carmen.miller@afer.ro](mailto:carmen.miller@afer.ro)

### Serbie/Serbien/Serbia

M./Hr./Mr. Sinisa **Trkulja**

Assistant Director  
 Direkcija za Železnice  
 Nemanjina 6  
 RS-1000 Beograd

☎ +381 (11) 265 65 18  
 Fax +381 (11) 361 82 91  
 E-mail [sinisa.trkulja@raildir.gov.rs](mailto:sinisa.trkulja@raildir.gov.rs)

### 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)

### 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)

### Turquie/Türkei/Turkey

S'est excusée.  
 Hat sich entschuldigt.  
 Sent apologies

**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  
BE-1049 Brussels

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

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

Mme/Fr./Ms **Ainhoa San Martin**

Policy Officer  
European Commission  
Rue de Mot 28  
BE-1040 Brussels

 +32 (2) 229 862 60  
Fax  
E-mail [ainhoa.san-martin@ec.europa.eu](mailto:ainhoa.san-martin@ec.europa.eu)

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

**ERA**

M./Hr./Mr. **Christoph Kaupat**

ERA - European Railway Agency  
Interoperability Unit  
120 rue Marc Lefrancq  
BP 20392  
FR-59307 Valenciennes Cedex

 +33 (3) 27 09 67 90  
Fax +33 (3) 27 09 68 90  
E-mail [Christoph.KAUPAT@era.europa.eu](mailto:Christoph.KAUPAT@era.europa.eu)

**Union européenne/Europäische Uni-  
on/European Union  
ERA**

M./Hr./Mr. **Andreas Schirmer**

Head of Coordination Sector  
European Railway Agency (ERA)  
Interoperability Unit  
120 rue Marc Lefrancq  
BP 20932,  
FR-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)

**Etats non-membres de l'OTIF**  
**Nichtmitgliedstaaten der OTIF**  
**Non Member States of OTIF**

**Azerbaïdjan/Aserbajdschan/Azerbaijan**

M./Hr./Mr. **Aydin Suleymanli**

Head of Legal Department  
 Ministry of Transport  
 1054 Tbilisi Avenue  
 AZ-1122 Baku

 (+99412) 430 99 23  
 Fax (+99412) 431 85 94  
 E-mail [a.suleymanli@mintrans.az](mailto:a.suleymanli@mintrans.az)

**Azerbaïdjan/Aserbajdschan/Azerbaijan**

M./Hr./Mr. **Hicran Valehov**

Advisor of Chairman of the Azerbaijan Railways  
 Azerbaijan Railways LTD  
 Dilara Aliyeva 230  
 AZ-1010 Baku  
 Republic of Azerbaijan

 (+99412) 499 44 99  
 Fax (+99412) 499 46 94  
 E-mail [office@railway.gov.az](mailto:office@railway.gov.az)

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

**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)**UNIFE**M./Hr./Mr. Sebastian **Giera**

Legal Counsel CTO - Specialist Engineering  
 Bombardier Transportation GmbH  
 Schoeneberger Ufer 1-3  
 DE-10785 Berlin



+49 (03) 98 607 19 79

Fax

E-mail

[sebastian.giera@de.transport.bombardier.com](mailto:sebastian.giera@de.transport.bombardier.com)

**UNIFE**

M./Hr./Mr. Christian **Zumpe**

Senior Engineer  
Homologation Manager  
SIEMENS AG  
Mobility Division  
MO MLT AR RA1  
Werner-von-Siemens-Str.67  
DE-91052 Erlangen

 +49 9131 7 26955

Fax

E-mail [christian.zumpe@siemens.com](mailto:christian.zumpe@siemens.com)

## Secrétariat / Sekretariat / Secretariat

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

Senior OfficerTitre

SociétéServiceAdresse\_postale

 +41 (31) 359 10 25Téléphone\_bureau

Fax +41 (31) 359 10 11Télécopie\_bureau

E-mail [bas.leermakers@otif.org](mailto:bas.leermakers@otif.org)

Mme/Fr./Ms Margarethe **Koschmider**

First Officer

SociétéServiceAdresse\_postale

 +41 (31) 359 10 26Téléphone\_bureau

Fax +41 (31) 359 10 11Télécopie\_bureau

E-mail [margarethe.koschmider@otif.org](mailto:margarethe.koschmider@otif.org)

M./Hr./Mr. Dragan **Nešić**

First Officer

 +41 (31) 359 10 24Téléphone\_bureau

Fax +41 (31) 359 10 11Télécopie\_bureau

E-mail [dragan.nesic@otif.org](mailto:dragan.nesic@otif.org)

M./Hr./Mr. Sinan **Oguz**

Training programme participant of

The Ministry of Transport Maritime Affairs and  
Communication from Turkey

 +41 (31) 359 10 24Téléphone\_bureau

Fax +41 (31) 359 10 11Télécopie\_bureau

E-mail [sinan.oguz@otif.org](mailto:sinan.oguz@otif.org)

**Interprètes / Dolmetscher / Interpreters**

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

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

Mme/Fr./Ms Marlène **Mitzmacher**

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

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

## Tagesordnung

## Anlage II

- 1. Annahme der Tagesordnung**
- 2. Anwesenheit und Quorum**
- 3. Wahl des Vorsitzenden**
- 4. Zur Information:**
  - 4.1. Bericht der Arbeitsgruppe WG TECH des Fachausschusses für technische Fragen  
**Dokument:** [CTE 8/4.1 Bericht der WG TECH](#)
  - 4.2. Stand der Notifizierung der nationalen technischen Anforderungen gemäß Artikel 12 APTU  
**kein Dokument**
  - 4.3. ERA-Konsultation der Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten (Gemeinsame Sicherheitsmethode für die Bewertung von Risiken – CSM RA)  
**kein Dokument**
  - 4.4. Entwicklungsstand der NVR in den Vertragsstaaten  
**kein Dokument**
- 5. Zur Annahme:**
  - 5.1. ETV NOI, überarbeitet  
**Dokument:** [CTE 8/5.1 ETV NOI](#)
  - 5.2. ECM-Vorschriften, geändert (Ergänzung von Anhang V)  
**Dokument:** [CTE 8/5.2 ECM Anlage A](#)
  - 5.3. ETV WAG, Aktualisierungen der Verweise in den Anhängen G und J bis M  
**Dokument:** [CTE 8/5.3 ETV WAG - Anhang G](#)
- 6. Zur Diskussion:**
  - 6.1. TSI TAF – Studie und nächste Schritte  
**Dokument:** [CTE 8/6.1 TSI TAF Studie](#)
  - 6.2. ATMF-Erläuterungsdokument  
**Dokument:** [CTE 8/6.2 ATMF Erläuterungsdokument](#)
  - 6.3. RID/CTE-Koordinierung  
**Dokument:** [CTE 8/6.3 RID/CTE-Koordination](#)
  - 6.4. Austauschbare Personenwagen  
**Dokument:** [CTE 8/6.4 Austauschbare Personenwagen](#)
  - 6.5. Arbeitsprogramm des Fachausschusses für technische Fragen für 2015/2016 und darüber hinaus  
**Dokument:** [CTE 8/6.5 CTE-Arbeitsprogramm 2015/16](#)
  - 6.6. Verschiedenes  
**kein Dokument**
  - 6.7. Nächste Tagung

\* \* \* \* \*