



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires

Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr

Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

# **Fachausschuss für technische Fragen**

## **9. Tagung**

### **Bericht**

Bern, 7. und 8. Juni 2016

## Inhalt

<b>1.</b>	<b>Annahme der Tagesordnung</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>Anwesenheit und Quorum</b>	<b>3</b>
<b>3.</b>	<b>Wahl des Vorsitzenden</b>	<b>4</b>
<b>4.</b>	<b>Zur Information</b>	<b>4</b>
<b>4.1.</b>	<b>Bericht der Arbeitsgruppe WG TECH des Fachausschusses für technische Fragen</b>	<b>4</b>
<b>4.2.</b>	<b>Stand der Notifizierung der nationalen technischen Anforderungen gemäß Artikel 12 APTU</b>	<b>5</b>
<b>4.3.</b>	<b>ERA-Konsultation der Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten (Revision der TSI CCS)</b>	<b>6</b>
<b>4.4.</b>	<b>Entwicklungsstand der NVR in den Vertragsstaaten</b>	<b>6</b>
<b>4.5.</b>	<b>Fortschrittsbericht der RID/ATMF-Arbeitsgruppe und der Arbeitsgruppe Entgleisungsdetektion</b>	<b>7</b>
<b>4.6.</b>	<b>Fortschrittsbericht betreffend austauschbare Personenwagen</b>	<b>8</b>
<b>5.</b>	<b>Zur Annahme:</b>	<b>9</b>
<b>5.1.</b>	<b>ETV WAG - Einheitliche Technische Vorschriften zum Teilsystem Fahrzeuge: GÜTERWAGEN</b>	<b>9</b>
<b>5.2.</b>	<b>ETV GEN-G</b>	<b>11</b>
<b>6.</b>	<b>Zur Diskussion:</b>	<b>12</b>
<b>6.1.</b>	<b>TSI TAF – Übertragung und Planung</b>	<b>12</b>
<b>6.2.</b>	<b>Erläuterungsdokument zur ETV GEN-D</b>	<b>13</b>
<b>6.3.</b>	<b>Interoperabilität jenseits der EU</b>	<b>15</b>
<b>6.4.</b>	<b>CTE-Arbeitsprogramm 2016/17</b>	<b>18</b>
<b>7.</b>	<b>Verschiedenes</b>	<b>19</b>
<b>8.</b>	<b>Nächste Tagung</b>	<b>19</b>
<b>9.</b>	<b>Schlussbemerkungen</b>	<b>19</b>
	Teilnehmerliste	Anlage I 20
	Tagesordnung	Anlage II 25
	Sitzungsdokument	Anlage III 26

## BERATUNGEN

### Begrüßung durch das Sekretariat der OTIF

Herr Bas Leermakers (Leiter der Abteilung Technik der OTIF) eröffnet die 9. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen (CTE). Er begrüßt alle Teilnehmer und Dolmetscher, ganz besonders Aserbaidshan, das zum ersten Mal an der Tagung teilnimmt. Er informiert die Teilnehmer, dass eine Simultanverdolmetschung ins Deutsche, Englische und Französische bereitgestellt und die Tagung zudem aufgezeichnet werde. 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.

### 1. Annahme der Tagesordnung

Herr Leermakers erläutert im Namen des **Sekretariates der OTIF** (nachstehend „**Sekretariat**“), dass die vorläufige Tagesordnung und die Dokumente für die 9. Tagung des CTE per Rundschreiben vom 6. April 2016 (Rundschreiben [TECH16022 d Rundschreiben CTE9](#)) an die Teilnehmer verschickt worden seien. Da es keine Anträge zur Änderung der Tagesordnung gegeben hat, wird diese in der vom Sekretariat vorgeschlagenen Fassung vom CTE 9 angenommen.

**Ergebnis:** Der CTE nimmt die Tagesordnung der 9. Tagung ([Anlage II](#)) an.

Das **Sekretariat** informiert den CTE, dass seit der letzten Tagung Schweden und Irland das COTIF 1999 ohne Vorbehalte ratifiziert und Frankreich, die Slowakei, das Vereinigte Königreich und Monaco ihre Vorbehalte zurückgezogen hätten. Darüber hinaus sei Aserbaidshan mit seinem Beitritt der 50. Mitgliedstaat der OTIF (Aserbaidshan wendet das COTIF und die Anhänge CIM und RID an) geworden.

### 2. Anwesenheit und Quorum

Das **Sekretariat** erinnert daran, dass all diejenigen Mitgliedstaaten der OTIF Mitglieder des CTE mit Stimmrecht seien, die zum Zeitpunkt dieser Tagung die APTU oder ATMF anwenden, aktuell seien das 42 der 50 OTIF-Mitgliedstaaten.

Das **Sekretariat** informiert den CTE, dass zum Zeitpunkt der Tagung, zwei Vertragsstaaten gemäß Artikel 26 § 7 des Übereinkommens nicht stimmberechtigt seien, und dass die EU bei den Tagesordnungspunkten 5.1 und 5.2 das Stimmrecht ihrer Mitgliedstaaten, die gleichzeitig COTIF-Vertragsstaaten sind, ausüben werde. Dies bedeute, dass der Vertreter der EU 25 EU-Mitgliedstaaten mit Stimmrecht vertrete.

Das Quorum zur Annahme der APTU-Vorschriften (ETV WAG und ETV GEN-G) liegt bei **21** Staaten (die Hälfte der 42 Vertragsstaaten mit Stimmrecht). Da **25** EU-OTIF-Vertragsstaaten und **4** Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaaten entweder anwesend oder vertreten sind, beträgt die Anzahl der stimmberechtigten Staaten **29**:

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

Das **Sekretariat** erklärt das Verfahren zur Annahme der Dokumente zu TOP 5. Ein Antrag sei angenommen, wenn die Anzahl der Stimmen für den Antrag mindestens einem Drittel der zum Zeitpunkt der Abstimmung vertretenen Mitglieder des CTE entspreche und größer als die Anzahl der Gegenstimmen sei<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Artikel 21 der Geschäftsordnung des CTE.

Alle zur Abstimmung stehenden Dokumente seien zwei Monate vor Tagungsbeginn auf die Website gestellt worden. Nach der Aufschaltung der Dokumente auf der Website habe man diverse Kommentare vonseiten der EU zur Verbesserung 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 Entscheidungsfindungsprozesses im Vorfeld der Abstimmung würden die konsolidierten Fassungen beider Dokumente, einschließlich aller Änderungen, am Bildschirm gezeigt.

Der CTE stimme gleichzeitig über alle drei Sprachfassungen ab.

### 3. Wahl des Vorsitzenden

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

Das **Sekretariat** bittet die Delegierten um Vorschläge für den Vorsitz. Mangels Vorschlägen vonseiten der Delegierten schlägt das **Sekretariat** die Schweiz in Person von Herrn **Roland Bacher** als Vorsitzenden für die Tagung vor. 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 in ihn gesetzte Vertrauen. Er hebt TOP 6 besonders hervor, unter dem weitere Entwicklungen des OTIF-Rechts zur Diskussion stünden, und gibt seiner Hoffnung Ausdruck, dass der CTE auch alle übrigen TOP in einer Atmosphäre der Zusammenarbeit behandeln werde.

### 4. Zur Information

#### 4.1. Bericht der Arbeitsgruppe WG TECH des Fachausschusses für technische Fragen

**Dokument:** [TECH-16017-CTE9-4.1-d-WG TECH Bericht](#)

Das **Sekretariat** informiert den CTE über die Ergebnisse der Arbeitsgruppe TECH im Zusammenhang mit den Beschlüssen des letzten CTE (Juni 2015). Das Sekretariat hat einen Bericht verfasst und präsentiert die daraus für die Tagesordnung des CTE 9 inhaltlich relevanten Punkte. Es betont, dass infolge der steigenden Anzahl an technischen Vorschriften der OTIF, die Wahrung der Äquivalenz zwischen OTIF- und EU-Vorschriften einen immer größeren Teil der Arbeit ausmache.

Die WG TECH habe seit der 8. Tagung des CTE dreimal getagt und dabei über folgende Themen debattiert:

- Änderung der ETV WAG (26., 27. und 28. Tagung),
- Änderung der ETV GEN-G (26., 27. und 28. Tagung),
- fahrzeugbezogene Register (26., 27. und 28. Tagung),
- Fortschritte der Arbeitsgruppen RID/ATMF und Entgleisungsdetektion (28. Tagung),
- austauschbare Personenwagen (26., 27. und 28. Tagung),
- TSI TAF – Transposition und Planung (26. und 28. Tagung),
- Erläuterungsdokument zur ETV GEN-D (28. Tagung),
- Interoperabilität jenseits der EU (28. Tagung).

---

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

Vor der Eröffnung der Frage- und Diskussionsrunde weist der **Vorsitzende** darauf hin, dass wichtige Beiträge aus OTIF-Mitgliedstaaten und von Vertretern der Organisationen des Eisenbahnsektors eingegangen seien, und die Zusammenarbeit zwischen dem Sekretariat der OTIF, der Europäischen Kommission und der ERA<sup>3</sup> insgesamt sehr gut und nützlich sei.

In Bezug auf den Bericht stellt die **Vertreterin der EU** fest, dass dieser die Qualität der von der WG TECH diskutierten Themen und der dort vollbrachten Arbeiten sehr akkurat wiedergebe. Sie informiert den CTE ebenfalls darüber, dass das vierte Eisenbahnpaket, d. h. die drei Rechtstexte, die den „technischen Pfeiler“ bilden, nun veröffentlicht sei und am 15. Juni 2016<sup>4</sup> in Kraft trete.

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** informiert den CTE, dass die Schweiz und die EU dem Generalsekretär ihre nationalen technischen Anforderungen gemäß Artikel 12 APTU mitgeteilt hätten und diese auf der Website der OTIF zur Verfügung stünden: <http://www.otif.org/index.php?id=548&L=0&id=548>).

**RS** fragt, ob die bereits notifizierten nationalen technischen Anforderungen aktualisiert werden müssten.

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 würden. So erkläre sich evtl. auch, warum notifizierte nationale technische Vorschriften, die auf eine obsoletere Fassung einer ETV verweisen, nicht länger veröffentlicht seien.

Bei der Mitteilung nationaler technischer Vorschriften, überprüfe das Sekretariat die Gültigkeit dieser notifizierten Vorschriften nicht, da es nicht über die Zuständigkeit verfüge, darüber zu entscheiden, ob diese gerechtfertigt seien oder nicht. Das Sekretariat veröffentliche die nationalen technischen Vorschriften lediglich auf der Website der OTIF.

Die **Vertreterin der EU** informiert den CTE über das Programm der ERA, mit dem nationale Vorschriften EU-weit aktualisiert und an EU-Recht angeglichen würden, indem überholte und redundante Vorschriften innerhalb von 3 Jahren entfernt würden.

Der **Vorsitzende** betont, dass nationale technische Vorschriften in der gegenwärtigen Lage unumgänglich seien. In einem dem COTIF unterstehenden einheitlichen Rechtsrahmen sei die Existenz zu vieler nationaler technischer Vorschriften jedoch nicht akzeptabel. Nationale Behörden sollten sich daher auf eine Umstellung einstellen, ihre nationalen technischen Vorschriften analysieren und nur diejenigen behalten, die wichtig und notwendig seien. Andererseits müssten einige Einheitliche Technische Vorschriften möglicherweise an EU-Recht angeglichen und/oder zu einem

<sup>3</sup> Basierend auf der Verwaltungsvereinbarung zwischen OTIF, GD MOVE und ERA aus dem Jahr 2013, [http://www.otif.org/fileadmin/user\\_upload/otif\\_verlinkte\\_files/08\\_Presse/Com\\_Presse/CP\\_2013/A\\_57-21\\_501\\_2013\\_25\\_11\\_2013\\_d\\_OTIF-EU-ERA\\_AA\\_Brussels\\_24\\_10\\_2013.pdf](http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/08_Presse/Com_Presse/CP_2013/A_57-21_501_2013_25_11_2013_d_OTIF-EU-ERA_AA_Brussels_24_10_2013.pdf)

<sup>4</sup> ABl. der EU L 138, 26.5.2016:

- Verordnung (EU) 2016/796 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Eisenbahngentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004,
- Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union,
- Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit.

gewissen Grad durch zusätzliche nationale Vorschriften ergänzt werden, insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Eisenbahnbereiche der EU und der OTIF weder physisch noch technisch deckungsgleich seien.

#### **Ergebnis:**

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

### **4.3. ERA-Konsultation der Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten (Revision der TSI CCS)**

Das **Sekretariat** informiert den CTE, dass seit der 8. Tagung lediglich eine Konsultation stattgefunden habe, diese habe den *Recast* der TSI zu den Teilsystemen Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung (CCS) betroffen.

Das Konsultationsverfahren der Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaaten sei auf der Grundlage eines Arbeitsdokumentes der ERA durchgeführt worden. Obwohl es unter dem COTIF keine vergleichbaren Vorschriften gebe, erklärt das Sekretariat, dass die überarbeitete TSI mit großer Wahrscheinlichkeit Einfluss auf die zukünftigen Entwicklungen der OTIF-Vorschriften nehmen werde und im internationalen Verkehr in die und aus der EU Auswirkungen auf die Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten haben könne. Das Sekretariat teilt ebenfalls mit, Kommentare aus dem Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaat Schweiz erhalten und diese an die ERA weitergeleitet zu haben. Die ERA hat auf die Kommentare des Sekretariats und der Schweiz geantwortet.

Der **Vorsitzende** erinnert den CTE daran, dass das Konsultationsverfahren in Bezug auf die Rechtsentwicklung für die Nicht-EU-OTIF-MS eine wichtige Rolle spiele, im Rahmen derer sie die Möglichkeit hätten, Einfluss auf die EU-Gesetzgebung zu nehmen und daran teilzuhaben. Er fordert die Nicht-EU-OTIF-MS auf, von dieser Möglichkeit Gebrauch zu machen. Als Vertreter der Schweiz bestätigt der Vorsitzende, dass die ERA immer auf eingereichte Positionspapiere antworte und die Vorschläge in Erwägung ziehe und bewerte.

Die **Vertreterin der EU** informiert den Ausschuss, dass der RISC-Ausschuss der EU auf seiner 75. Tagung dem *Recast* der TSI CCS zugestimmt habe. Der endgültige Text sei letzte Woche angenommen worden und werde bald im Amtsblatt der EU erscheinen.

#### **Ergebnis:**

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

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

Das **Sekretariat** informiert den CTE über den Verlinkungsstand der NVR mit dem ECVVR in den Vertragsstaaten zum 15.5.2016:

- **Alle EU-OTIF-Vertragsstaaten** verfügen über ein mit dem ECVVR verlinktes NVR.
- **4 Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaaten** verfügen über ein mit dem ECVVR verlinktes NVR: Norwegen, Schweiz, Serbien und Türkei.
- **2 Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaaten** haben die Software der ERA erworben, ihre NVR aber noch nicht mit dem ECVVR verbunden: Bosnien und Herzegowina und Montenegro.

Das Sekretariat informiert den CTE darüber hinaus, dass am 25. Mai 2016 die ERA ein Ausbildungsevent darüber organisiert habe, wie ihre Software anzuwenden sei, zu dem auch einige der

Nicht-EU-MS<sup>5</sup> eingeladen gewesen seien, und zwar unabhängig von ihrem Verlinkungsstatus zum ECVVR. Das Sekretariat begrüße diese Initiative der ERA.

In Antwort auf die Frage des Vorsitzenden, ob es Verbesserungen bedürfe, erinnert das Sekretariat den Ausschuss daran, dass das NVR, als wichtiges Instrument zur Förderung des internationalen Verkehrs und grenzüberschreitenden Fahrzeugaustauschs, für die zuständigen Behörden und EVU das wichtigste und effektivste Mittel für die Überprüfung der Zulassung der Fahrzeuge darstellen würden. Es weist den CTE darauf hin, dass Fahrzeuge aus Staaten, deren NVR nicht mit dem VVR verlinkt seien, an den Grenzen angehalten werden könnten. Das Sekretariat fordert die Mitgliedstaaten, die die Anhänge F und G anwenden, dazu auf, zur Verhinderung von Behinderungen im internationalen Verkehr sicherzustellen, dass ihre Register mit dem VVR verknüpft sind.

#### **Ergebnis:**

Der CTE nimmt diese Information des Sekretariates zur Kenntnis. Der CTE unterstützt auch die Anmerkungen des Sekretariates und drängt die Mitgliedstaaten, die ihre NVR noch nicht vollständig umgesetzt oder mit dem VVR verbunden haben, ihre nationale Situation zu überprüfen und das Problem so schnell wie möglich zu beheben.

### **4.5. Fortschrittsbericht der RID/ATMF-Arbeitsgruppe und der Arbeitsgruppe Entgleisungsdetektion**

Das **Sekretariat** informiert den Ausschuss über die Ergebnisse der Arbeitsgruppe Entgleisungsdetektion, die vom RID-Fachausschuss eingerichtet wurde. Obwohl dies eine RID-Arbeitsgruppe gewesen sei, seien auch Experten des CTE eingeladen gewesen.

Die Arbeitsgruppe habe beschlossen, dass die Verwendung mechanischer Detektionstechnologien freiwillig bleiben sollte, so dass kein Änderungsbedarf am RID und insbesondere an der Bemerkung in Abschnitt 7.1.1 entsteht. Sie habe darüber hinaus beschlossen, dass die sichere Verwendung von Entgleisungsdetektoren Aufgabe der Eisenbahnunternehmen bleibt. Gleichzeitig solle die ERA aber harmonisierte Technische Spezifikationen entwickeln, um die sichere und interoperable Verwendung von Detektions- und vorbeugungsfunktionen für Entgleisungen sicherzustellen. Solche Technischen Spezifikationen sollten beide Detektortypen abdecken:

- diejenigen, die die Bremsen im Zugverband auslösen (nach einer Entgleisung), und
- diejenigen, die einen Alarme im Führerstand auslösen (entweder vor oder nach einer Entgleisung).

Schließlich habe die Arbeitsgruppe auch die weitere Entwicklung elektronischer Detektoren auf Alarmbasis befürwortet.

Auf die Frage FR, wie der CTE auf diese Information reagieren solle, erklärt das **Sekretariat**, dass der CTE nicht zur Genehmigung der oder Abstimmung über die Ergebnisse der Arbeitsgruppe Entgleisungsdetektion aufgefordert sei, sondern lediglich über ihre Beschlüsse informiert werde.

Die **Vertreterin der EU** informiert den Ausschuss, dass dieses Thema auch im Rat der EU bereits diskutiert worden sei. Sollten die EU-Mitgliedstaaten weitere Kommentare dazu haben, könnte es erneut diskutiert werden, sobald die ERA aktualisierte Informationen zu den nächsten Schritten ausgearbeitet habe.

Mit Blick auf die gemeinsame RID/ATMF-Arbeitsgruppe des Sekretariates der OTIF und der Europäischen Kommission erinnert das **Sekretariat** den Ausschuss an die Gründe, die zur Koordinierung der Arbeiten zur Verbesserung der Kohärenz zwischen den Anhängen C und G des COTIF geführt hätten, und informiert den Ausschuss über die Themenliste, die auf der ersten Tagung am 3. und 4. Februar 2016 in Bern erarbeitet worden sei. Die zweite Tagung sei für den 9. und 10. Juni in Bern angesetzt.

---

<sup>5</sup> Bosnien und Herzegowina, Montenegro, Schweiz, Serbien und Türkei.



**Ergebnis:**

Der Vorsitzende dankt dem Sekretariat für die Information. Der CTE nimmt die Informationen des Sekretariates in Bezug auf die Beschlüsse der Arbeitsgruppe Entgleisungsdetektion zur Kenntnis. Des Weiteren nimmt der Ausschuss den Zwischenstandsbericht der gemeinsamen RID/ATMF-Arbeitsgruppe des Sekretariates der OTIF und der Europäischen Kommission zur Kenntnis und stellt mit Befriedigung die verbesserte Koordination zwischen diesen beiden Ausschüssen der OTIF fest.

**4.6. Fortschrittsbericht betreffend austauschbare Personenwagen****Dokument: [TECH-16012-CTE9-4.6-d-Austauschbare Personenwagen](#)**

Das **Sekretariat** teilt dem Ausschuss die Gründe für die Entwicklung von Anforderungen für austauschbare Personenwagen mit. Es weist darauf hin, dass zum ersten Mal ein ursprünglich von der WG TECH angestoßenes Thema an eine ERA-Arbeitsgruppe zur weiteren Entwicklung übertragen worden sei. Zudem seien die Spezifikationen in drei unterschiedliche Kategorien unterteilt worden:

- einmalige Zulassung, bei der für das Fahrzeug keine Sonderfälle gelten dürfen, die seine Kompatibilität mit der Infrastruktur beeinflussen,
- harmonisierte Fahrzeug-Fahrzeug-Schnittstellen, bei denen die ETV/TSI zur Kompatibilität mit der Infrastruktur keine offenen Punkte enthalten sollten, und
- Absprachen zwischen Eisenbahnunternehmen und/oder Herstellern zur Verwendung von z. B. harmonisierten Betriebs- und Kommunikationskonzepten.

Das Sekretariat betont, dass die Anwendung all dieser Anforderungen freiwillig sein werde.

Bevor er die Diskussion eröffnet, weist der **Vorsitzende** darauf hin, dass der CTE sich auf die unter Punkt 6 des veröffentlichten Dokuments beschriebenen nächsten Schritte einigen müsse.

Neben dem bereits Gesagten weist die **ERA** insbesondere auf die beiden unterschiedlichen Verfahren hin, einerseits das Verfahren der einmaligen Zulassung, für das der Kommission bereits eine Empfehlung unterbreitet worden sei, und andererseits das Verfahren zur Sicherstellung der Kompatibilität zwischen RIC Personenwagen.

Die **Vertreterin der EU** bestätigt, dass die Empfehlung für die einmalige Zulassung der Kommission bereits vorliege, die Empfehlung für Fahrzeugschnittstellen erwarte man bis Ende 2016. Auf Letztere werde die entsprechende Überprüfung durch den RISC<sup>6</sup> folgen.

Die **CER** beglückwünscht das Sekretariat, die Kommission und die ERA zu ihrer Arbeit, mit deren Ergebnis man bislang sehr zufrieden sei.

**Ergebnis:**

Der CTE nimmt den Zwischenstandsbericht der Arbeiten zu austauschbaren Personenwagen zur Kenntnis und begrüßt die erzielten Fortschritte. Der CTE einigt sich auch auf die unter Punkt 6 des auf der Website der OTIF aufgeschalteten Dokuments TECH-16012-CTE9-4.6-d-Austauschbare Personenwagen beschriebenen nächsten Schritte.

---

<sup>6</sup> Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit: Zuständig für die Überprüfung von ERA-Empfehlungen, bevor diese von der Europäischen Kommission angenommen werden.



## 5. Zur Annahme:

### 5.1. ETV WAG - Einheitliche Technische Vorschriften zum Teilsystem Fahrzeuge: GÜTERWAGEN

Dokument: [TECH-16016-CTE9-5.1a-d-ETV WAG Beschlussdokument](#)

Dokument: [TECH-16014-CTE9-5.1b-d-ETV WAG](#)

Zwei Monate vor der Tagung hat das **Sekretariat** dem CTE zwei Dokumente unterbreitet:

- a) das Beschlussdokument TECH-16016-CTE9-5.1a-d-ETV WAG - Beschlussdokument, in dem der Beschlussvorschlag enthalten war (zur Annahme), und
- b) die konsolidierte Fassung der ETV WAG in Dokument TECH-16014-CTE9-5.1b-d-ETV WAG, in der alle Änderungen im Änderungsmodus zu sehen waren.

Die Revision bestehe hauptsächlich in folgenden Änderungen:

- Revision der Anhänge F und G zum COTIF, in Kraft seit 1. Juli 2015,
- Änderungen an der TSI WAG, die insbesondere die Einführung der Interoperabilitätskomponente „Reibungselement für laufflächengebremste Räder“, die Bewertungsmethoden für diese IK, die Gültigkeit ihrer Prüfbescheinigungen und die Übergangsbestimmungen für diese neue IK betreffen,
- von den OTIF-Vertragsstaaten bei den Tagungen der WG TECH geforderte Änderungen zur weiteren Angleichung der ETV und TSI, insbesondere im Bereich Rückverfolgbarkeit der Radsatzwellen,
- redaktionelle Verbesserungen und Aktualisierung von Verweisen.

Das Sekretariat erklärt, dass der erste Entwurf auf der Verordnung (EU) 2015/924 der Kommission basiere und der WG TECH 26 eingereicht worden sei. Er sei auf der 26., 27. und 28. Tagung der WG TECH geprüft und diskutiert worden. Die WG TECH 28 habe die ETV WAG genehmigt und zur Vorlage an den CTE 9 freigegeben.

Nach der Übermittlung an den CTE 9 habe das Sekretariat einige wenige (geringfügige) Änderungen vonseiten der EU erhalten. Diese Änderungen seien im Sitzungsdokument berücksichtigt worden, welches diesem Bericht als [Anlage III](#) beiliegt.

Der **Vorsitzende** schlägt vor, die weitere Diskussion zu dem Thema auf der Grundlage des Sitzungsdokumentes zu führen, das extra für den CTE 9 vorbereitet worden sei und in dem alle Änderungsvorschläge im Vergleich zu dem zwei Monate vor der Tagung verschickten Dokument enthalten seien.

Zu jeder Änderung im Vergleich zu dem zwei Monate vor der Tagung verschickten Dokument werde das Sekretariat zur Eröffnung der Diskussion eine erläuternde Einführung geben. Nach der Diskussion und sobald zu jedem einzelnen Punkt Konsens bestehe, werde der CTE über das Beschlussdokument in allen drei Sprachfassungen und gemeinsam mit allen während der Diskussion vom CTE beschlossenen Änderungen abstimmen.

In Übereinstimmung mit dieser Erklärung diskutiert der CTE 9 über die folgenden Punkte:

1. Nach der Erläuterung der Annahme- und Notifizierungsverfahren und dem Hinweis auf das erreichte Quorum erklärt das **Sekretariat** die erste Änderung des Sitzungsdokumentes. Hauptgrund der Änderung sei die Wahrung der Äquivalenz mit den EU-Vorschriften.

Der **Vorsitzende** stellt in Bezug auf die erste Änderung Konsens fest.

2. In Bezug auf die zweite Änderung<sup>7</sup> schlägt die **EU** vor, dass der Satz sich nicht ausschließlich auf die Entwurfsprüfbescheinigung beschränken sollte, sondern auf Prüfbescheinigungen im Allgemeinen.

**RS** fragt, ob die Terminologie korrekt sei oder ob statt „Prüfbescheinigung“ nicht eher der Begriff „Konformitätsbescheinigung“ zutreffend wäre. Seiner Meinung nach sollte eine Konformitätsbewertung des Reibungselementes (als Bauelement - IK) durchgeführt werden und folglich eine „Konformitätsbescheinigung“ ausgestellt werden. Zur Begründung verweist er auch auf die in der ETV GEN-D verwendete Terminologie.

In Bezug auf die Anmerkung **RS** stellt die **Vertreterin der EU** eine Grundsatzfrage, nämlich ob der CTE 9 auch diesen erläuternden Teil des Beschlussdokuments per Beschluss annehmen werde.

Das **Sekretariat** ist der Ansicht, dass der Begriff „Prüfbescheinigung“ korrekt – da allgemeiner und neutraler – sei. In Bezug auf die Frage der EU sei zu sagen, dass es sich hier in der Tat um einen erläuternden Teil des Dokumentes handele und daher nicht darüber abgestimmt werden sollte.

Die **ERA** unterstützt die Beibehaltung der vorgeschlagenen Streichung. Andernfalls müsse der derzeitige Wortlaut erweitert werden, um sowohl die Entwurfs- als auch die Baumusterprüfbescheinigung zu umfassen. Die vorgeschlagene Streichung decke beide Prüfbescheinigungen ab und sei zudem kürzer.

Der **Vorsitzende** erinnert den Ausschuss daran, dass sich die ETV GEN-D auf das gesamte Konformitätsprüfverfahren beziehe und nicht auf die Entwurfsprüfbescheinigung begrenzt sei. Aus diesem Grund sei die im Dokument vorgeschlagene Änderung korrekt. **RS** stimmt dem zu. Der Vorsitzende stellt in Bezug auf die Streichung des Begriffs „Entwurfs“ Konsens fest, somit wird die zweite Änderung in der im Sitzungsdokument vorgeschlagenen Form angenommen.

3. In Bezug auf die dritte Änderung erklärt das **Sekretariat**, dass es sich hier um eine rein redaktionelle Änderung in Form einer Korrektur eines Verweises handele.

Der **Vorsitzende** stellt in Bezug auf die dritte Änderung Konsens fest.

4. Zur vierten Änderung erklärt das **Sekretariat**, dass ohne diese Änderung der letzte Satz in Abschnitt 3 Verwirrung stiften und zu Mehrdeutigkeiten führen könnte, weswegen man seine Streichung vorschlage.

Die **Vertreterin der EU** dankt dem Sekretariat für die Übernahme dieses Vorschlags.

Der **Vorsitzende** stellt in Bezug auf die vierte Änderung Konsens fest.

5. Zur fünften Änderung erklärt das **Sekretariat**, dass damit die Beibehaltung der Äquivalenz mit den EU-Vorschriften bezweckt werde und sie nur die englische Fassung des Dokumentes betreffe.

Der **Vorsitzende** stellt in Bezug auf die fünfte Änderung Konsens fest.

6. Die sechste Änderung bestehe laut **Sekretariat** lediglich in einer sprachlichen Angleichung an den EU-Text.

Der **Vorsitzende** stellt in Bezug auf die sechste Änderung Konsens fest.

7. Zur siebten Änderung erläutert das **Sekretariat**, dass diese Korrektur eines Verweises im Beschlussdokument nicht enthalten sei.

Der **Vorsitzende** stellt in Bezug auf die siebte Änderung Konsens fest.

---

<sup>7</sup> Änderungen 2a, 2b und 2c, jeweils zur englischen, deutschen und französischen Sprachfassung. Dasselbe Prinzip gilt auch für andere Änderungen.

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

**Abstimmung:**

Es wird abgestimmt über die Annahme des Beschlusses in dem Dokument „TECH-16016-CTE9-5.1a-d-ETV WAG Beschlussdokument“, einschließlich der im Sitzungsdokument enthaltenen Änderungen.

Ergebnis der Abstimmung: 29 Ja-Stimmen (Einstimmigkeit).

**Beschluss:**

Der CTE 9 nimmt alle drei Sprachfassungen der Änderungen zur ETV WAG in der vorgeschlagenen Form einstimmig an, einschließlich der für den CTE 9 im Sitzungsdokument vorbereiteten Änderungen.

## 5.2. ETV GEN-G

**Dokument:** [TECH-16015-CTE9-5.2a-d-ETVGEN-G Beschlussdokument](#)

**Dokument:** [TECH-16015-CTE9-5.2b-d-ETV GEN G](#)

Das **Sekretariat** erklärt, das Beschlussdokument TECH-16015-CTE9-5.2a-d-ETV GEN-G für die Annahme vorbereitet und dem CTE zwei Monate vor der Tagung zugeschiedt zu haben. Der erste Entwurf basiere auf der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1136 der Kommission und sei der WG TECH 26 eingereicht worden. Er sei auf der 26., 27. und 28. Tagung der WG TECH diskutiert und überarbeitet worden. Die WG TECH 28 habe das Dokument für die Unterbreitung an den CTE 9 zur Abstimmung genehmigt.

Die wichtigsten Änderungen an der ETV GEN-G seien:

- die Aufnahme zusätzlicher Risikoakzeptanzkriterien, entsprechend den in der EU in 2015 geänderten Kriterien,
- die Erleichterung der gegenseitigen Anerkennung der Bewertungsergebnisse zwischen Staaten, insbesondere im Falle einer expliziten Risikoabschätzung,
- die Möglichkeit zur Verwendung harmonisierte Entwurfsziele, um die Akzeptanz von Risiken aufzuzeigen, die durch Funktionsausfälle eines technischen Systems verursacht werden,
- die Änderung des Begriffs „Risikoakzeptanzkriterien“ in Bezug auf technische Systeme in „harmonisierte Entwurfsziele“ für solche technischen Systeme, um zwischen der Akzeptanz von Risiken in Zusammenhang mit technischen Systemen einerseits und der Akzeptanz von betrieblichen Risiken und des Gesamtrisikos auf der Ebene des Eisenbahnsystems andererseits unterscheiden zu können.

Nach der Veröffentlichung für den CTE 9 habe das Sekretariat vonseiten der EU einen Antrag auf eine redaktionelle Änderung lediglich der englischen Fassung erhalten, welcher wie folgt lautete: In der Anlage zum Beschlussdokument sollte es auf Seite 3, in den Punkten 36 und 37 statt „10-9“ „10-9<sup>c</sup>“ und statt „10-7“ „10-7<sup>c</sup>“ lauten. Das Sekretariat habe beschlossen, diese rein redaktionelle Änderung nicht in das Sitzungsdokument aufzunehmen, sondern sie für eine Diskussion im CTE 9 nur am Bildschirm zu zeigen.

Der **Vorsitzende** stellt fest, dass in Bezug auf diese Änderung Konsens herrscht und über das Dokument abgestimmt werden kann.

**Abstimmung:**

Es wird abgestimmt über die Annahme des Beschlusses in dem Dokument „TECH-16015-CTE9-5.2a-d-ETV GEN-G Beschlussdokument“, einschließlich der oben erwähnten Änderung.

Ergebnis der Abstimmung: 29 Ja-Stimmen (Einstimmigkeit).

**Beschluss:**

Der CTE nimmt alle drei Sprachfassungen der für die ETV GEN-G vorgeschlagenen Änderungen mitsamt der oben erwähnten geringfügigen redaktionellen Änderung einstimmig an.

**6. Zur Diskussion:****6.1. TSI TAF – Übertragung und Planung****Dokument: [TECH-16010-CTE9-6.1-d-TAF](#)**

Das **Sekretariat** ruft der Tagung in Erinnerung, dass der CTE 8 die WG TECH beauftragt hatte, ihre Arbeiten an den TAF weiterzuführen, alle möglichen Optionen und entsprechenden Vorschläge (Szenarien) herauszuarbeiten, mit denen die TAF-Spezifikationen auf OTIF-Ebenen zur Verfügung gestellt werden können, und der nächsten CTE-Tagung Bericht zu erstatten. Darüber hinaus sei das Sekretariat der OTIF beauftragt worden, in Zusammenarbeit mit der ERA einen Workshop zu den TAF zu organisieren, um den Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten die Grundsätze und den Nutzen der TSI TAF zu erläutern.

Für diese Tagung habe das Sekretariat die bisherigen Erkenntnisse in einem Dokument zusammengefasst, um dem CTE bei der Beschließung der nächsten Schritte, einschließlich des Vorschlags auf Transposition der TSI TAF in OTIF-Recht, zu helfen.

Das Sekretariat informiert den Ausschuss über den gemeinsam mit der ERA am 27. April 2016 in Wien organisierten Workshop. Stattgefunden habe der Workshop in den Räumlichkeiten von RailNetEurope (RNE) und daran teilgenommen hätten Vertreter aus zuständigen Behörden, Privatunternehmen und der Logistikbranche aus Bulgarien, Bosnien und Herzegowina, den Niederlanden, Serbien, der Schweiz und der Türkei sowie die UIP, RAILDATA, UNIFE, Hitrail und die *Telematics Joint Sector Group* (JSG). Die wichtigsten Ergebnisse des Workshops seien die folgenden gewesen:

- Die Umsetzung der TAF hat das Potenzial, die Effizienz und internationale Koordination des Eisenbahngüterverkehrs ganz erheblich zu steigern.
- Zahlreiche handelsübliche Lösungen können bei der effizienten Umsetzung der TSI TAF helfen.
- Das Sekretariat der OTIF könnte in die *TSI TAF Cooperation Group* eingebunden werden, wodurch die Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten die Möglichkeit bekämen, mehr Einfluss auf die zukünftigen Entwicklungen zu nehmen.

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der WG TECH (26. und 28. Tagung), der Schlussfolgerungen des TAF-Workshops und der OTIF-Studie „Analyse über die beste Vorgehensweise der OTIF mit der TSI TAF“ schlage das Sekretariat folgende weitere Vorgehensweise vor:

- Es erfolgt eine Übertragung der Kern-TSI TAF in eine ETV TAF mit Verweisen auf die technischen Anhänge auf der Website der ERA,
- die Umsetzung der ETV TAF erfolgt für die Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaaten auf freiwilliger Basis,
- die technischen Anhänge der TSI TAF werden auf der Website der ERA zur Verfügung gestellt,
- es sollten Bedingungen für die Beteiligung der Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten und des Sekretariates der OTIF an der Entwicklung der von der ERA verwalteten technischen Anhänge festgelegt werden.

Der **Vorsitzende** dankt dem Sekretariat für die klaren Vorschläge und eröffnet die Diskussion.

Die **Vertreterin der EU** wiederholt ihre bereits geäußerte Position zur Transposition der TSI TAF in COTIF-Recht und betont dabei, dass wenn Investitionen und Entwicklungen stattfänden, diese in harmonisierter Weise und auf der Grundlage kompatibler Anforderungen erfolgen sollten. Aus diesem Grund begrüße die EU den Transpositionsprozess der TAF-Anforderungen in den Rechtsrahmen des COTIF.

Die **ERA** informiert den Ausschuss über den 4. Regionalworkshop zur TSI TAF in Rom (7. und 8. Juni 2016), zu dem Vertreter aus Serbien und Bosnien und Herzegowina ihre Teilnahme zugesagt hätten. Nach Ansicht der ERA dürfe das Sekretariat der OTIF gemeinsam mit seinen Nicht-EU-Mitgliedstaaten sehr gerne ähnliche Workshops zusammen mit der ERA organisieren.

Der **Vorsitzende** fasst die Diskussion zusammen und hält folgende Schlussfolgerungen fest:

- Der CTE 9 dankt den Organisatoren des Workshops in Wien, mit dem den Nicht-EU-Mitgliedstaaten die Grundsätze und der Nutzen der TSI TAF erläutert werden sollten;
- der CTE 9 nimmt die Möglichkeiten und die Bedeutung der Telematiktechnologie zur Erleichterung des internationalen Eisenbahngüterverkehrs zur Kenntnis;
- der CTE 9 unterstützt die im Dokument TECH-16010-CTE9-6.1-d-TAF vorgeschlagene weitere Vorgehensweise mit dem Ziel, die ETV TAF bei der nächsten Tagung des CTE anzunehmen.

## 6.2. Erläuterungsdokument zur ETV GEN-D

**Dokument:** [TECH-16013-CTE9-6.2-d-Erl. Dok ETV GEN-D](#)

Das **Sekretariat** erklärt, dass in dem Dokument TECH-16013-CTE9-6.2-d-Erl. Dok. ETV GEN-D die Grundsätze und die Struktur der Bewertungsverfahren der ETV und die Interoperabilitätskomponenten in Übereinstimmung mit dem COTIF erläutert würden. Das Dokument habe den Zweck, dem Leser das Verständnis der ETV GEN-D zu erleichtern. Die Idee zu diesem Dokument sei aus dem Feedback erwachsen, dass die Bewertungsverfahren nicht sonderlich klar seien. Ein erster Entwurf sei der WG TECH 28 eingereicht worden, welcher daraufhin ohne weitere Kommentare ins Deutsche und Französische übersetzt und dem CTE 9 als Diskussionsdokument vorgelegt worden sei. Das Sekretariat schlage vor, das Dokument nach der Prüfung durch den CTE auf der Website der OTIF zu veröffentlichen.

Der **Vorsitzende** dankt dem Sekretariat für die Einführung und schlägt vor, erst darüber zu diskutieren, ob das erläuternde Dokument für die Veröffentlichung auf der Website der OTIF bereit sei, und danach die Anwendung der Bewertungsverfahren (Module) in der Praxis zu besprechen.

Die **Vertreterin der EU** erklärt sich mit dem Dokument einverstanden, und da vonseiten der ERA oder Experten aus den EU-Mitgliedstaaten keine Kommentare eingegangen seien, könne es veröffentlicht werden. Keine weitere Delegation äußert sich dazu.

Der **Vorsitzende** schlussfolgert, dass der CTE mit der Veröffentlichung des erläuternden Dokuments auf der Website der OTIF einverstanden ist.

In Bezug auf die Anwendung der Module in der Praxis, stehe die zuständige Behörde Bosniens und Herzegowinas vor folgender Situation:

- Für ein neues Güterwagenmuster ist Hersteller A eine Baumusterprüfbescheinigung basierend auf Modul SB ausgestellt worden,
- Hersteller B in einem anderen Vertragsstaat würde dasselbe Güterwagenmuster herstellen,
- Hersteller B hat von Hersteller A die technischen Dokumente erhalten, so dass er den Güterwagen entsprechend dem Baumuster herstellen kann,
- jeder produzierte Güterwagen würde anhand des Moduls SD zertifiziert werden.

**RS und BA** fragen, ob es einem Prüforgan innerhalb des Rechtsrahmens möglich sei, einem Hersteller B eine ETV-Prüfbescheinigung (Modul SD) auszustellen, während einem anderen Antragsteller in einem anderen Staat die Baumusterprüfbescheinigung (Modul SB) für das technische Baumuster ausgestellt wird. Oder anders ausgedrückt: Kann der Hersteller eines Güterwagenbaumusters eine Baumusterprüfbescheinigung (Modul SB) verwenden, die zuvor einem anderen Hersteller ausgestellt worden ist?

**DE** denkt, dass in diesem von RS erläuterten Spezialfall, sobald Modul SB abgeschlossen ist, das Prüforgan eine Baumusterprüfbescheinigung ausstellt, auf deren Grundlage Hersteller A eine Prüferklärung ausfertigen könne. Des Weiteren würden die technischen Unterlagen von Hersteller A an Hersteller B weitergegeben, so dass Hersteller B mit seinem Qualitätssicherungssystem sicherstellen müsse, darüber Bescheid zu wissen, welches Güterwagenbaumuster hergestellt wird, und dass die Serienproduktion des Güterwagens korrekt dem Baumuster von Hersteller A entspricht. Zudem müsse die benannte Stelle das Qualitätssicherungssystem von Hersteller B bewerten und anhand von Modul SB eine Bescheinigung ausstellen. DE sehe daher kein prinzipielles Problem, verfüge aber über keinerlei praktische Erfahrung mit einem derartigen Fall. Sollte die benannte Stelle jedoch nicht dieselbe sein, wäre das Verfahren komplizierter. In Deutschland sei es beispielsweise relativ häufig, dass sich die Produktionsstätte von einem Ort zu einem anderen verlagere, allerdings innerhalb desselben Unternehmens. In der Praxis könne der Hersteller so nach Erhalt der Bescheinigung des Moduls SB über sein System die Bescheinigung gemäß Modul SD ausstellen und beschließen, die Produktion an einem anderen Ort fortzusetzen. Er müsse jedoch sicherstellen, dass das Fahrzeug am neuen Produktionsort gemäß Modul SD hergestellt wird, und zwar auf demselben Qualitätsniveau wie am ersten Produktionsort. DE halte es für wichtig, dass die technischen Unterlagen weitergegeben würden, so dass der neue Hersteller sich damit vertraut machen könne, um so sicherzustellen, dass das Baumuster, das er produziert, mit dem zertifizierten Baumuster übereinstimmt. Darüber hinaus sei es wichtig, dass die benannte Stelle (falls nicht dieselbe wie in Modul SB) alle Prüfungen des Baumusters gemäß Modul SD sehr sorgfältig vornehme, die benannte Stelle müsse daher in der Lage sein, eine vollständige Bewertung durchzuführen.

Nach Ansicht der **CER** sei die Baumusterprüfbescheinigung (Modul SB) für den Antragsteller und die Prüfbescheinigung (Modul SD) für die Betriebe gedacht. Daher sollte beiden Herstellern dieselbe Bescheinigung nach Modul SD ausgestellt werden, wenn sie denselben Fahrzeugtyp mit denselben technischen Unterlagen herstellen, und sichergestellt ist, dass auch das Qualitätsniveau dasselbe ist.

Als zusätzliche Erklärung zu dem (ursprünglich) beschriebenen Fall, stellt **RS** klar, dass dieselbe benannte Stelle sowohl die Baumusterprüfbescheinigung (SB) für Hersteller A als auch die Bescheinigung des Qualitätssicherungssystems (SD) für Hersteller B ausgestellt habe. RS fragt, wem in Fällen, in denen Module (SB und SD oder SB und SF) miteinander kombiniert werden, die Prüfbescheinigung ausgestellt werden müsse: Hersteller A, Hersteller B oder beiden Herstellern.

Die **Vertreterin der EU** hält diese Frage für sehr wichtig und schlägt daher vor, sie bei der nächsten Tagung der WG TECH zu diskutieren. So könne der Fall im Kreise einer größeren Expertengruppe besprochen werden.

Der **Vorsitzende** nimmt den Vorschlag der EU zur Kenntnis und hält dies für eine mögliche Vorgehensweise. Es sei zudem denkbar, dass die *NB Rail coordination group* bereits solch einen Fall diskutiert habe.

Das **Sekretariat** ist der Ansicht, dass eine nach Modul SB ausgestellte Bescheinigung sich auf die technische Auslegung eines Baumusters beziehe und nicht auf einen Hersteller. Daher sehe man bei dem vorliegenden Fall kein rechtliches Problem. In der Praxis könnte die Zwischenprüfbescheinigung<sup>8</sup> (ZPB) nützlich sein. In solch einem Fall könnte eine für Hersteller A in Übereinstimmung mit Modul SB ausgestellte ZPB von Hersteller B für die Produktion und das Zertifizierungsverfahren gemäß Modul SD verwendet werden. Hersteller B wäre dann verpflichtet sicherzustellen, dass alle Elemente des zertifizierten technischen Entwurfs auf das Endprodukt übertragen werden.

---

<sup>8</sup> Prüfung die sich auf bestimmte Phasen des Prüfverfahrens oder bestimmte Teile des Teilsystems bezieht.



**FR** fragt, ob der Verweis auf die Interoperabilitätsrichtlinie 2008/57/EG in Punkt 6 des Dokuments korrekt sei, da es bereits einen „Recast“ der Richtlinie gebe. Es fragt, ob dies Auswirkungen auf die Äquivalenz habe und das Dokument entsprechend angepasst werden sollte.

Das **Sekretariat** erklärt, dass der Verweis derzeit korrekt sei, die ETV GEN-D stimme mit der Richtlinie 2008/57/EG überein. In Zukunft sollte jedoch darauf geachtet werden, ob und wann der Verweis aktualisiert werden müsse.

Der **Vorsitzende** fasst die Diskussion zusammen und hält folgende Schlussfolgerungen fest:

- Der CTE 9 stimmt der Veröffentlichung des Dokumentes TECH-16013-CTE9-6.2-d-Erl. Dok. ETV GEN-D auf der Website der OTIF zu;
- der CTE 9 fordert alle Mitgliedstaaten auf, jegliche Fragen zur Umsetzung des Konformitätsbewertungssystems bis Ende Juni 2016 per E-Mail an das Sekretariat der OTIF zu richten;
- das Sekretariat der OTIF werde alle erhaltenen Fragen an die Europäische Kommission weiterleiten und der nächsten WG TECH zur Diskussion vorlegen.

### 6.3. Interoperabilität jenseits der EU

#### **Dokument:** [TECH-16018-CTE9-6.3-d-Interoperabilität jenseits der EU](#)

Das **Sekretariat** hat für die Diskussion des CTE 9 zu diesem Tagesordnungspunkt das Dokument TECH-16018-CTE9-6.3-d-Interoperabilität jenseits der EU vorbereitet. Es erklärt die Wichtigkeit dieses Themas, die auch von der 12. Generalversammlung zur Kenntnis genommen worden sei. Er erinnert den Ausschuss daran, dass das COTIF derzeit Anforderungen für den Austausch von Güter- und Personenwagen im grenzüberschreitenden Verkehr enthalte, welche jedoch den grenzüberschreitenden Verkehr von ganzen Zügen, die sogenannte Interoperabilität, nicht abdeckten. Zur Erläuterung der allgemeinen Idee und der notwendigen Maßnahmen für Interoperabilität im COTIF habe man ein Vierstufenmodell verwendet. Die erste Stufe im Entwicklungsprozess harmonisierter internationaler Eisenbahnvorschriften werde benötigt, um Fahrgästen und Frachtkunden Vertrauen in die Eisenbahn als Verkehrsträger zu geben. Diese Ebene bestehe in den CIM- und CIV-Vereinbarungen, d. h. vertraglichen Beziehungen zwischen Beförderern und ihren Kunden. Mit der zweiten Stufe werde sichergestellt, dass Eisenbahnfahrzeuge über Grenzen hinweg betrieben und ausgetauscht werden können. Zu dieser Stufe zählten die Einheitlichen Rechtsvorschriften CUV, d. h. vertragliche Bestimmungen zwischen Halter und Beförderer, sowie die Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ATMF, in denen die Anforderungen und Pflichten für den Bau, die Zulassung und die Instandhaltung der Fahrzeuge geregelt seien. Die dritte Stufe bilde die Grundlage für Interoperabilität, d. h. den grenzüberschreitenden Betrieb ganzer Züge, ohne betriebliche oder technische Hindernisse. Dies bedeute in der Praxis, dass mehr als ein ausländisches EVU auf dem Netz des IB eines gegebenen Staates Betrieb führe. Diese dritte Stufe sei vom COTIF derzeit nicht vollständig abgedeckt. Die vierte Stufe umfasse die Bedingungen, unter denen ein Staat einem ausländischen EVU Zugang zum Markt für den Betrieb ganzer Züge gewähre. Diese Stufe betreffe die Marktregulierung, mit anderen Worten den Wettbewerb, welcher nicht unter den Anwendungsbereich des COTIF falle.

Das Sekretariat schlage vor, auf der dritten Ebene weitere Maßnahmen zu ergreifen, wodurch aller Voraussicht nach ein neuer, den Mitgliedstaaten zur Anwendung freistehender Anhang zum COTIF entstehen werde, sowie zur Entwicklung von sekundären Vorschriften zu Sicherheit und Betrieb.

Der **Vorsitzende** dankt dem Sekretariat für diese Einführung und schlägt vor, dass der CTE zunächst über die allgemeine Idee beraten solle und daraufhin konkrete Kommentare zum vorbereiteten Dokument und ggf. weitere Punkte vorbringen könne. Zum Schluss werde man dann über das weitere Vorgehen diskutieren. Nach der stillschweigenden Zustimmung des CTE zu diesem Vorschlag eröffnet der Vorsitzende die Diskussion.



**RS** unterstützt die Idee. Man frage sich jedoch, ob es unter dem derzeitigen Rechtsrahmen des COTIF möglich sei, einen neuen Anhang zu schaffen.

Das **Sekretariat** begrüßt diese Frage und erklärt, dass der CTE der erste OTIF-Ausschuss sei, in dem das Thema diskutiert werde. Es liege jedoch nicht in dessen Zuständigkeit, über einen neuen Anhang zum COTIF zu entscheiden, hierzu sei allein die Generalversammlung befugt. Nichtsdestoweniger müsse die Diskussion irgendwo angestoßen werden und nach Ansicht des Sekretariates verfüge der CTE von allen OTIF-Ausschüssen über das größte Wissen und die größte Erfahrung mit der Entwicklung von Interoperabilitätsvorschriften. Im Übrigen wird erklärt, dass die Idee eines neuen Anhangs aus gutem Grund zur Diskussion gestellt werde – ein solcher würde den OTIF-Mitgliedstaaten die Möglichkeit zur Entscheidung geben, ob sie diesen anwenden möchten oder nicht. Das Sekretariat sei überzeugt davon, dass die Entwicklung von Interoperabilitätsvorschriften im Einklang mit dem COTIF und dessen Zielen stünde und den internationalen Verkehr erleichtern würde.

Der **Vertreter der CER** unterstützt die Idee. Er halte dies für eine Chance für den gesamten Sektor, das Eisenbahnsystem zu harmonisieren. Man solle dabei aber darauf achten, mögliche Doppelarbeiten zu vermeiden und die Kohärenz der Arbeiten insgesamt sicherstellen, stets geleitet von dem Bewusstsein, dass das Sekretariat der OTIF die Enden der von der EU durchgeführten Interoperabilitätsarbeiten zusammenführe. Seiner Ansicht nach müssten gewisse Betriebsvorschriften noch entwickelt werden, wozu es einer guten Koordination der Arbeiten zwischen dem Sekretariat der OTIF und der ERA bedürfe.

Die **Vertreterin der EU** unterstützt diese Idee. Sie teile die Ansicht des Sekretariates, dass sich dadurch der internationale Eisenbahnverkehr erleichtern und weiterentwickeln würde. Allerdings müssten die weiteren praktischen Anordnungen und Lösungen im Detail während der Tagungen der WG TECH diskutiert werden. In Bezug auf das Dokument habe sie eine Anmerkung zum Pyramidendiagramm auf Seite 5. Sie schlage eine Unterscheidung vor zwischen den anerkannten Normierungsstellen<sup>9</sup>, welche ihre Arbeiten auf spezifische Grundsätze wie Konsens und Transparenz stützen (CEN, ISO, CENELEC, GOST), und Organisationen, die zwar über die technische Expertise verfügen, aber keine Normen entwerfen können (UIC). Darüber hinaus sollte die OSShD als internationale Organisation nicht als Organisation der technischen Harmonisierung aufgeführt werden, sondern anderswo im Diagramm auftauchen. Sie fordert eine entsprechende Änderung des Diagramms.

Das **Sekretariat** dankt der Vertreterin der EU für ihre Kommentare. Es bestätigt, dass die Normierungsorganisationen einerseits und die Organisation, die für Sektorharmonisierung sorgen, andererseits nicht die gleichen Aktivitäten verfolgen, und dass somit ein guter Grund vorliege, sie auf unterschiedlichen Ebenen im Diagramm einzuordnen. In Bezug auf den Kommentar zur OSShD erklärt das Sekretariat, dass neben Regierungen auch Eisenbahnunternehmen Mitglieder der OSShD seien und zum Teil ähnliche Aufgaben ausführten wie der UIC. Harmonisierte Verfahren für den Betrieb von Zügen könnten beispielsweise sowohl vom UIC als auch von Eisenbahnunternehmen, die Mitglied der OSShD sind, entwickelt werden. Das Diagramm habe den Zweck, dies widerzuspiegeln. Mit dem Diagramm in der vorliegenden Form habe man aufzeigen wollen, dass TSI/ETV-Parameter entweder durch die Anwendung von EN- und ISO-Normen oder – in einigen Fällen – auch direkt vom Sektor, ohne die Schnittstelle einer Norm, umgesetzt werden könnten. Die Umsetzung der TAF sei ein Beispiel für letzteren Fall; hier sei die Umsetzung in großen Teilen durch von Sektorverbänden (wie dem UIC) geschaffenen harmonisierten Produkten erfolgt.

**DE** erinnert den Ausschuss daran, dass das Thema der betrieblichen Anforderungen bereits diskutiert worden sei und zu einer Ausweitung der Artikel 15 und 15a ATMF geführt habe. Gleichzeitig sei beschlossen worden, dass Konzepte wie das Sicherheitsmanagementsystem oder Sicherheitsbescheinigungen nicht in die ATMF integriert werden sollten. Nichtsdestoweniger sei DE der Ansicht, dass das Sekretariat der OTIF weiter darüber nachdenken sollten, wie diese Themen innerhalb des COTIF weiterentwickelt werden könnten, insbesondere um Kompatibilität mit dem

<sup>9</sup> Im Sinne des WTO-Übereinkommens über technische Handelshemmnisse (TBT-Übereinkommen).

System der EU zu erreichen. Aus diesem Grund unterstütze man die vorgeschlagene Idee. Ebenfalls sollte die bereits erreichte Kompatibilität zwischen COTIF und EU-Recht gewahrt werden, insbesondere bei einer Ausdehnung der ATMF oder im Falle eines neuen Anhangs, wo eine große Bandbreite an in innerhalb der EU bereits bestehenden Vorschriften/Aktivitäten berücksichtigt werden müssten<sup>10</sup>. Er weise auch darauf hin, dass es möglicherweise nötig werden könnte, gewisse Vorschriften aus den ATMF in den neuen Anhang zu übertragen. Betreffend die vom Sekretariat der OTIF vorgenommene konzeptuelle Unterscheidung zwischen dem COTIF (vorschriftsbasierter Ansatz) und dem EU-Recht (risikobasierter Ansatz) sei anzumerken, dass auch die EU einen sehr stark vorschriftsbasierten Ansatz verfolge, beispielsweise im Bereich der Inbetriebnahmegenehmigungen für Fahrzeuge. DE unterstütze den Vorschlag der EU, ausführliche Diskussionen dazu zu führen.

**RS** fragt, ob neben den zusätzlichen fahrzeugbezogenen Vorschriften für die Interoperabilität auch die Vorschriften zur Infrastruktur angenommen werden müssten (TSI INF, TSI ENE, TSI CCS, TSI OPE).

Betreffend die Frage des Vorsitzenden nach dem weiteren Vorgehen und ob eine spezifische Arbeitsgruppe eingerichtet werden sollte, erklärt sich **DE** mit der vorgeschlagenen Vorgehensweise einverstanden. Allerdings solle die WG TECH auf der Grundlage eines vom Sekretariat der OTIF ausgearbeiteten Entwurfs zur Stärkung der Interoperabilität im Rechtsrahmen des COTIF das Thema genauer analysieren. Dieser Entwurf solle alle möglicherweise relevanten Themenbereiche abdecken, d. h. Auswirkungen eines neuen Anhangs auf den derzeitigen Rechtsrahmen des COTIF und das internationale Recht, Sicherheitspflichten, Sicherheitsbescheinigungen, Führerscheine usw.

Die **Vertreterin der EU** unterstützt den Vorschlag DE und bietet dem Sekretariat der OTIF für die ersten Entwurfsarbeiten Unterstützung durch die Expertise der EU an.

Der **Vorsitzende** schlägt vor, die Diskussion zu möglichen Auswirkungen auf andere Teilsysteme wie die Infrastruktur zu einem späteren Zeitpunkt zu führen. Er fasst die Diskussion zusammen und hält Folgendes fest:

1. Der CTE 9 nimmt das Dokument TECH-16018-CTE9-6.3-d-Interoperabilität jenseits der EU zur Kenntnis.
2. Prinzipiell unterstützt der CTE 9 die Idee des Sekretariates der OTIF, die Interoperabilität innerhalb des Rechtsrahmens des COTIF voranzutreiben und stimmt einer Weiterverfolgung der Idee zu.
3. Der CTE 9 beauftragt die WG TECH damit:
  - 3.1 ausgehend von dem vom Sekretariat der OTIF bereitgestellten ersten Entwurf die für eine Umsetzung der Elemente in Zusammenhang mit der der Ausweitung der Interoperabilität innerhalb des Rechtsrahmens des COTIF nötigen Bedingungen zu ermitteln und zu analysieren;
  - 3.2 herauszufiltern, welche Elemente vom internationalen Recht abgedeckt werden sollten, und diese zu unterteilen in solche, die unter die APTU/ATMF fallen sollten, und solche, die in einen neuen Anhang zum COTIF zu integrieren wären;
  - 3.3 einen Fahrplan zu erstellen mit den Hauptelementen und ihren Interaktionen;
  - 3.4 die Ergebnisse dem nächsten CTE zu berichten.

---

<sup>10</sup> Sicherheitsmanagementsystem, zusätzliche betriebliche Anforderungen, Vorschriften zu Sicherheitspflichten, Bescheinigungen für Triebfahrzeugführer, Unfalluntersuchungen usw.

## 6.4. CTE-Arbeitsprogramm 2016/17

### Dokument: [TECH-16021-CTE9-6.4-d-Strategie und Arbeitsprogramm](#)

Das **Sekretariat** erklärt, dass mit diesem Dokument ein umfassender Überblick über die Prioritäten und Aufgaben für die nächste Zeit gegeben werden sollte. Die fünf wichtigsten Tätigkeitsbereiche für die nächste Zeit würden dort hervorgehoben, mit denen die Äquivalenz zwischen dem COTIF und den Rechtsvorschriften der EU gewahrt werden sollte:

- **Koordinierter Rahmen für die Zusammenarbeit** mit ERA und GD MOVE, wodurch die OTIF Einfluss nehmen kann auf in der EU angestoßene Entwicklungen gemeinsamen Interesses.
- **Weiterentwicklung der technischen Vorschriften**, wo die Abteilung Technik den Fokus ihrer Aktivitäten auf folgende Schwerpunkte legen wird:
  1. Austauschbare Personenwagen: durch die Bereitstellung von harmonisierten Fahrzeug-Fahrzeug-Anforderungen für Personenwagen auf internationaler Ebene.
  2. TAF: mittels Übertragung der Kern-TSI TAF in eine ETV TAF.
  3. 4. Eisenbahnpaket: durch Analyse der Folgen für die Äquivalenz mit dem COTIF.
  4. Interoperabilität: durch Weiterentwicklung von Interoperabilitätsvorschriften für den Raum jenseits der EU.
- **Revision und Änderung bestehender Vorschriften**, an denen die ERA aktuell arbeitet und die Folgen für die Äquivalenz mit dem COTIF haben könnten:
  1. ATMF-Anlage A: Die ERA untersucht eine mögliche Ausdehnung des Anwendungsbereichs der ECM-Vorschriften (Anfangsphase).
  2. Revision der TSI OPE.
  3. Änderung der TSI WAG (Endphase).
  4. Änderung der TSI LOC&PAS (insbesondere in Bezug auf die einmalige Zulassung und die Austauschbarkeit).
  5. NVR, VKMR (RVRR).
  6. Akkreditierung der benannten Stellen.
- **Überwachung der korrekten Anwendung der technischen Vorschriften**. Das Sekretariat unterstützt Nicht-EU-Mitgliedstaaten insbesondere bei der korrekten Umsetzung der technischen Vorschriften. Dies geschieht durch die Herausgabe erläuternder Dokumente, die Weiterverbreitung von Wissen und durch Training.
- **Interdisziplinäre Koordination**, um sicherzustellen, dass es zwischen dem RID und den APTU/ATMF keine Inkohärenzen gibt.

Der **Vorsitzende** dankt dem Sekretariat für die Einführung und schlägt vor, dass der CTE zunächst das Dokument diskutieren und dann ggf. auf spezifische Themen zu sprechen kommen sollte.

**TR** unterstützt das Dokument und erklärt, dass die Türkei bereits mit der Analyse der Idee des Sekretariates der OTIF betreffend die Interoperabilität jenseits der EU begonnen habe.

Das **Sekretariat** erinnert den Ausschuss an das laufende „Expertentrainingsprogramm“ der OTIF, welches Beamten der zuständigen Behörden aus Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten offen stünde. Broschüren über das Programm lägen im Saal aus und könnten zudem auf der Website der OTIF heruntergeladen werden.

Der **Vertreter der TR**, der selbst Teilnehmer des Expertentrainingsprogramms der OTIF gewesen ist, teilt kurz seine persönlichen Erfahrungen mit. Er betont den großen Nutzen des Programms für die teilnehmenden Experten und dankt dem Sekretariat der OTIF, ihn zum Programm zugelassen zu haben.

**Ergebnis:**

Der **Vorsitzende** stellt fest, dass der CTE 9 das Arbeitsprogramm für 2016/2017 auf der Grundlage des vom Sekretariat der OTIF vorbereiteten Dokumentes diskutiert habe. Der CTE nimmt zur Kenntnis, dass die WG TECH ihre üblichen Arbeiten auf die Idee des Sekretariates der OTIF zur Entwicklung der Interoperabilität innerhalb des Rechtsrahmens des COTIF ausweiten wird.

**7. Verschiedenes**

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

**8. Nächste Tagung**

Das **Sekretariat** schlägt vor, die nächste Tagung (10. Tagung) des CTE in der ersten Junihälfte 2017 in Bern stattfinden zu lassen.

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

- 29. Tagung am 7. und 8. September 2016 in Lille,
- 30. Tagung am 16. und 17. November 2016 in Bern,
- 31. Tagung im Februar 2017 (Datum und Ort noch zu bestimmen).


Der **CTE** stimmt diesen Daten zu. Der CTE nimmt darüber hinaus zur Kenntnis, dass der CTE 10 (vorläufig) für den 13. und 14. Juni 2017 angesetzt ist.

**9. Schlussbemerkungen**

Der **Vorsitzende** stellt zusammenfassend die sehr gute Arbeit des CTE fest, die zu der erfolgreichen Annahme von zwei Dokumenten geführt habe. Darüber hinaus seien dem CTE einige wichtige Informationen mitgeteilt worden, z. B. der Fortschritt der Arbeiten zu austauschbaren Personenwagen, zur Weiterentwicklung der Telematikanwendungen für den Güterverkehr und zur Weiterentwicklung der Interoperabilität in den Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten. Er dankt der Abteilung Technik der OTIF für den proaktiven Ansatz, der Europäischen Kommission und der ERA für ihre unermessliche Unterstützung, den EU- und Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten für ihre aktive Teilnahme an der Diskussion und den Beobachtern, welche die eigentlichen Nutzer der vom CTE angenommenen Bestimmungen seien. Er freue sich diesbezüglich über die kooperative Arbeitsatmosphäre, die zwischen allen Hauptakteuren geherrscht habe. Schließlich dankt er den Dolmetschern und schließt die 9. Tagung des CTE.


**I. Gouvernements / Regierungen / Governments****Allemagne/Deutschland/Germany**M./Hr./Mr. Michael **Schmitz**

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

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


**Azerbaïdjan/Aserbaidtschan/ Azerbaijan**M./Hr./Mr. Mahir **Azadli**

Senior Inspector of Transportation Rules and  
Commercial Division  
"Azerbaijan Railways" CJSC  
Dilara Aliyeva Str. 230  
1010 Baku  
Republic of Azerbaijan

 +99 (412) 499 46 22  
Fax +99 (412) 499 66 27  
E-Mail [adyqsc.m@gmail.com](mailto:adyqsc.m@gmail.com)

**Azerbaïdjan/Aserbaidtschan/ Azerbaijan**M./Hr./Mr. Matlab **Zeynalov**


Head of Freight and Commercial Service  
"Azerbaijan Railways" CJSC  
Dilara Aliyeva Str. 230  
1010 Baku  
Republic of Azerbaijan

 +99 (412) 499 46 22  
Fax +99 (412) 499 66 27  
E-Mail [adyqsc.m@gmail.com](mailto:adyqsc.m@gmail.com)

**Bosnie et Herzégovine/Bosnien und Herzegowina/Bosnia and Herzegovina**

M./Hr./Mr. Mirko **Vulić**

Senior Expert Associate  
Railways Regulatory Board  
(Regulatorni Odbor Željeznica)  
Vojvode Sindelića 82A  
74 000 Dobož  
Bosnia and Herzegovina

 +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. Canisius **Gassa**


Project officer on European & international affairs  
EPSF  
60 rue de la Vallée, CS 11758  
80017 Amiens Cedex 1  
France

 +33 (3) 22 33 96 22  
Fax  
E-Mail [canisius.gassa@securite-ferroviaire.fr](mailto:canisius.gassa@securite-ferroviaire.fr)

**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 e le Infrastrut-  
tura Ferroviarie - Div 5  
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)


**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**

Projektleiter  
 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)


M./Hr./Mr. Christophe **Le Borgne**

Chef de projet Interoperabilité  
 Bundesamt für Verkehr  
 Mühlestrasse 6  
 3063 Ittigen

 +41 58 461 89 65  
 Fax +41 58 462 78 26  
 E-Mail [christophe.le-borgne@bav.admin.ch](mailto:christophe.le-borgne@bav.admin.ch)

**Turquie/Türkei/Turkey**M./Hr./Mr. Çağlar **Tabak**

Transport and Communication Expert  
 Genel Müdürlüğü  
 Bulvari No 128  
 Kat. 8  
 Maltepe/Ankara  
 Turquie

 +90 (542) 518 34 68  
 Fax +90 (31) 223 13 052  
 E-Mail [caglartbk@gmail.com](mailto:caglartbk@gmail.com)



**Commission européenne/Europäische  
Kommission/European Commission**Mme./Fr./Ms Ainhoa **San Martin**

Policy Officer  
Commission européenne - DG Mobilité et trans-  
ports - Unité B2  
Espace ferroviaire européen unique  
DM28 4/16  
BE-1049 Brussels/Belgium



+32 (2) 2986236

Fax

E-Mail [ainhoa.san-martin@ec.europa.eu](mailto:ainhoa.san-martin@ec.europa.eu)**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)

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

**CER**

M./Hr./Mr. Jean Baptiste Simonnet Senior Adviser on ERA and Research-related Issues  
Community of European and Infrastructure Companies (CER) AISBL  
Avenue des Arts 53  
BE-1000 Brussels

 +32 (2) 213 08 65  
Fax  
E-Mail [jean-baptiste.simonnet@cer.be](mailto:jean-baptiste.simonnet@cer.be)

**III. Secrétariat  
Sekretariat  
Secretariat**

M./Hr./Mr. François **Davenne** Generalsekretär

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

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

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

M./Hr./Mr. Dragan **Nešić** Referent

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

## 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:** [TECH-16017-CTE9-4.1-d-WG TECH Bericht](#)
  - 4.2. Stand der Notifizierung der nationalen technischen Anforderungen gemäß Artikel 12 APTU
  - 4.3. ERA-Konsultation der Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten (Revision der TSI CCS)
  - 4.4. Entwicklungsstand der NVR in den Vertragsstaaten
  - 4.5. Fortschrittsbericht der RID/ATMF-Arbeitsgruppe und der DDD-Arbeitsgruppe
  - 4.6. Fortschrittsbericht betreffend austauschbare Personenwagen  
**Dokument:** [TECH-16012-CTE9-4.6-d-Austauschbare Personenwagen](#)
5. **Zur Annahme:**
  - 5.1. ETV WAG  
**Dokument:** [TECH-16016-CTE9-5.1a-d-ETV WAG Beschlussdokument](#)  
**Dokument:** [TECH-16014-CTE9-5.1b-d-ETV WAG](#)
  - 5.2. ETV GEN-G  
**Dokument:** [TECH-16015-CTE9-5.2a-d-ETVGEN-G Beschlussdokument](#)  
**Dokument:** [TECH-16015-CTE9-5.2b-d-ETV GEN G](#)
6. **Zur Diskussion:**
  - 6.1. TSI TAF – Übertragung und Planung  
**Dokument:** [TECH-16010-CTE9-6.1-d-TAF](#)
  - 6.2. Erläuterungsdokument zur ETV GEN-D  
**Dokument:** [TECH-16013-CTE9-6.2-d-Erl. Dok ETV GEN-D](#)
  - 6.3. Interoperabilität jenseits der EU  
**Dokument:** [TECH-16018-CTE9-6.3-d-Interoperabilität jenseits der EU](#)
  - 6.4. CTE-Arbeitsprogramm 2016/17  
**Dokument:** [TECH-16021-CTE9-6.4-d-Strategie und Arbeitsprogramm](#)
7. **Verschiedenes**
8. **Nächste Tagung**

Amendment number	Language version	Point as it is now (section and page)	Amendment proposal	Justification/comment
Änderungs-Nummer	Sprach-Fassung	Aktueller Punkt (Abschnitt und Seite)	Änderungsvorschlag	Begründung/Kommentar
No. de la modification	Version linguistique	Point actuel (section et page)	Proposition de modification	Motif/remarque
1	EN	Page 2, section 1, last sentence	“However, these rules are subject to periodic updates and in order <b>to</b> maintain equivalence [...] needs to be amended.”	Linguistic correction
2a	EN	Page 2, section 2, point 2	“[...] the validity of its <del>design</del> examination certificates [...]”	The sentence should not be exclusive to design examination certificates
2b	DE	Seite 2, Abschnitt 2, Punkt 2	„[...] die Gültigkeit ihrer <del>Entwurfs</del> Prüfbescheinigungen [...]”	Dieser Satz sollte sich nicht ausschließlich auf Entwurfsprüfbescheinigungen beziehen.
2c	FR	Page 2, section 2, point 2	« [...] la validité de ses certificats d’examen <del>de la conception</del> [...] »	Cette phrase ne devrait pas uniquement concerner les certificats d’examen de la conception.
3a	EN	Throughout the document	Commission Regulation (EU) <del>No 924/2015</del> <b>2015/924</b>	Correction of reference
3b	DE	Im gesamten Dokument	Verordnung (EU) <del>Nr. 924/2015</del> <b>2015/924</b> der Kommission	Korrektur des Verweises
3c	FR	Dans tout le document	Règlement (UE) <del>n° 924/2015</del> <b>2015/924</b> de la Commission	Correction de la référence

4a	EN	Page 6, after point 6	<p>The following point 7 is inserted after point 6:</p> <p><b><u>“7. Article 3: the last sentence “The application of the present UTP does not ensure full compliance with these essential requirements.” is deleted.”</u></b></p> <p>As a result, original points 7-47 are renumbered</p>	<p>The sentence could be a source of confusion and after entry into force of the revised ATMF (in particular Article 7 § letter c) is no longer needed.</p>
4b	DE	Seite 6, nach Punkt 6	<p>Ein neuer Punkt 7 wird nach Punkt 6 eingefügt:</p> <p><b><u>„7. Abschnitt 3: Der gesamte letzte Absatz „Durch die Anwendung dieser ETV wird volle Konformität mit den grundlegenden Anforderungen nicht gewährleistet“ wird gestrichen.“</u></b></p> <p>Als Konsequenz werden die ursprünglichen Punkte 7-46 neu nummeriert.</p>	<p>Der Satz könnte Verwirrung stiften und wird nach dem Inkrafttreten der überarbeiteten ATMF (insbesondere Artikel 7 § 1 Buchst. c) nicht mehr benötigt.</p>
4c	FR	Page 6, après le point 6	<p>Un nouveau point 7 est ajouté après le point 6 :</p> <p><b><u>« 7. Dans la partie 3, la dernière ligne « L’application de la présente PTU ne garantit pas la satisfaction pleine et entière à ces exigences essentielles. » est entièrement biffée. »</u></b></p> <p>En conséquence, les points 7 à 46 sont renumérotés.</p>	<p>Cette phrase pourrait prêter à confusion et n’est plus nécessaire après l’entrée en vigueur des ATMF révisées (en particulier, leur article 7, § 1, lettre c).</p>
5	EN	Page 6, point 9	<p>Point 9 is deleted.</p> <p>As a result original points 10-47 are renumbered accordingly</p>	<p>Point 9 only existed in English, but is not needed.</p>
6	EN	Page 10, point 25	<p>“As an alternative to performing on-track tests [...]”</p>	<p>Linguistic alignment to EU text</p>

7a	EN	Page 13, after point 35	<p>The following point 36 is inserted after point 35.</p> <p><b><u>“36. Appendix D, second table: in the row “Manual coupling system” in the column “Standard/UIC leaflet”, the cell “6.2, 6.3.2” is amended to read as follows:</u></b></p> <div data-bbox="1014 403 1205 459" style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">6.2, 6.2.3.1</div> „ <p>As a result original points 36-47 are renumbered accordingly</p>	This modification was not covered in the decision document.
7b	DE	Seite 13, nach Punkt 35	<p>Ein neuer Punkt 36 wird nach Punkt 35 eingefügt:</p> <p><b><u>„36. Anhang D: In der zweiten Tabelle wird in der Zeile „Manuelle Kupplungssysteme“ in der Spalte „Norm/UIC-Merkblatt“ die Zelle „6.2, 6.3.2“ wie folgt geändert:</u></b></p> <div data-bbox="1014 815 1205 871" style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">6.2, 6.2.3.1</div> “ <p>Als Konsequenz werden die ursprünglichen Punkte 36-46 neu nummeriert.</p>	Diese Änderung war noch nicht im Beschlussdokument erfasst.
7c	FR	Page 13, après le point 35	<p>Un nouveau point 36 est ajouté après le point 35 :</p> <p><b><u>« 36. À l’appendice D, dans le second tableau, à la ligne « Système d’accouplement manuel », dans la colonne « Norme/brochure de l’UIC », la case « 6.2, 6.3.2 » est modifiée comme suit :</u></b></p> <div data-bbox="1014 1214 1205 1270" style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">6.2, 6.2.3.1</div> » <p>En conséquence les points 36 à 46 sont renumérotés.</p>	Cette modification n’était pas incluse dans la proposition de modification.