



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

Commission d'experts techniques
Fachausschuss für technische Fragen
Committee of Technical Experts

OTIF-25016-CTE 17

Original: FR DE EN

17^E SESSION / 17. TAGUNG / 17TH SESSION

Décisions
18.6.2025

Beschlüsse
18.6.2025

Decisions
18.6.2025

FR	DE	EN
Rapport du Groupe de travail permanent sur la technique de la Commission d'experts techniques (WG TECH) (TECH-25002)	Bericht der Ständigen Arbeitsgruppe Technik des Fachausschusses für technische Fragen (TECH-25002)	Report from the Committee of Technical Experts' standing working group Technology (WG Tech) (TECH-25002)
1. La Commission d'experts techniques prend note du rapport sur les 52^e, 53^e et 54^e sessions du groupe de travail permanent sur la technique de la Commission d'experts techniques, tel qu'il figure dans le document TECH-25002.	1. Der Fachausschuss für technische Fragen nimmt den Bericht der 52., 53. und 54. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe Technik des Fachausschusses für technische Fragen, wie in Dokument TECH-25002 wiedergegeben, zur Kenntnis.	1. The Committee of Technical Experts takes note of the report of the 52nd, 53rd and 54th sessions of the Committee of Technical Experts' standing working group Technology, as set out in document TECH-25002.
Révision de la PTU LOC&PAS (TECH-25003)	Überarbeitung der LOC&PAS (TECH-25003)	Revision of the UTP LOC&PAS (TECH-25003)
2. En vertu de l'article 20, § 1, et de l'article 35 de la COTIF ainsi que de l'article 6, § 1, des RU APTU, la Commission d'experts techniques adopte une nouvelle version consolidée de la prescription technique uniforme applicable au sous-système « Matériel roulant – Locomotives et matériel roulant destiné au transport de voyageurs » (PTU LOC&PAS), telle qu'elle figure à l'annexe 2 au document TECH-25003-CTE17-4.1 du 24 février 2025, telle que modifiée en session¹. La PTU LOC&PAS du	2. In Übereinstimmung mit Artikel 20 § 1 und Artikel 35 COTIF und Artikel 6 § 1 ER APTU nimmt der Fachausschuss für technische Fragen die in Anhang 2 des Dokuments TECH-25003-CTE17-4.1 vom 24. Februar 2025 enthaltene konsolidierte Neufassung der Einheitlichen technischen Vorschrift zum Teilsystem „Fahrzeuge – Lokomotiven und Personenwagen (ETV LOC&PAS) in der auf der Tagung geänderten Fassung¹ an. Die ETV LOC&PAS vom 1. Januar 2022 wird	2. In accordance with Article 20 § 1 and Article 35 of COTIF and Article 6 § 1 of the APTU UR, the Committee of Technical Experts adopts a consolidated new version of the Uniform Technical Prescription applicable to the subsystem “rolling stock – locomotives and passenger rolling stock” (UTP LOC&PAS) as set out in Annex 2 to document TECH-25003-CTE17-4.1 of 24 February 2025, as modified at the session¹. The UTP LOC&PAS of 1 January 2022 is repealed and is replaced by the consolidated new version

¹ FR: Les modifications apportées lors de la session sont exposées dans le Document de séance 1 (TECH-25036) et le Document de séance 2 (TECH-25040), qui sont joints au présent document.

DE: Die Änderungen während der Tagung sind im Sitzungsdocument 1 (TECH-25036) und im Sitzungsdocument 2 (TECH-25040) festgehalten, die diesem Dokument beigelegt sind.

EN: The modifications at the session are set out in Room document 1 (TECH-25036) and Room document 2 (TECH-25040), which are attached to this document.

1^{er} janvier 2022 est abrogée et remplacée par la nouvelle version consolidée à compter de la date d'entrée en vigueur de celle-ci.

3. La Commission d'experts techniques charge le Secrétaire général de publier la nouvelle version de la PTU LOC&PAS sur le site Internet de l'OTIF, la version abrogée devant également rester disponible en ligne pour future référence.

**Révision de la PTU PMR
(TECH-25004)**

4. En vertu de l'article 20, § 1, et de l'article 35 de la COTIF ainsi que de l'article 6, § 1, des RU APTU, la Commission d'experts techniques adopte une nouvelle version consolidée de la prescription technique uniforme applicable à l'accessibilité du système ferroviaire pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite (PTU PMR), telle qu'elle figure à l'annexe 2 au document TECH-25004-CTE17-4.2 du 24 février 2025. La PTU PMR du 1^{er} janvier 2022 est abrogée et remplacée par la nouvelle version consolidée à compter de la date d'entrée en vigueur de celle-ci.
5. La Commission d'experts techniques charge le Secrétaire général de publier la nouvelle version de la PTU PMR sur le site Internet de l'OTIF, la version abrogée devant également

aufgehoben und mit Inkrafttreten der konsolidierten Neufassung durch diese ersetzt.

3. Der Fachausschuss für technische Fragen weist den Generalsekretär an, die Neufassung der ETV LOC&PAS auf der Website der OTIF zu veröffentlichen, wobei auch die aufgehobene Fassung für künftige Inbezugnahmen online verfügbar bleiben sollte.

**Überarbeitung der ETV PRM
(TECH-25004)**

4. In Übereinstimmung mit Artikel 20 § 1 und Artikel 35 COTIF und Artikel 6 § 1 ER APTU nimmt der Fachausschuss für technische Fragen die in Anhang 2 des Dokuments TECH-25004-CTE17-4.2 vom 24. Februar 2025 enthaltene konsolidierte Neufassung der Einheitlichen technischen Vorschrift zur Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (ETV PRM) an. Die ETV PRM vom 1. Januar 2022 wird aufgehoben und mit Inkrafttreten der konsolidierten Neufassung durch diese ersetzt.
5. Der Fachausschuss für technische Fragen weist den Generalsekretär an, die neue Fassung der ETV PRM auf der Website der OTIF zu veröffentlichen, wobei auch die aufgehobene Fassung für künftige

from the moment of entry into force of the consolidated new version.

3. The Committee of Technical Experts instructs the Secretary General to publish the new version of the UTP LOC&PAS on OTIF's website, although the repealed version should also remain available online for future reference.

**Revision of the UTP PRM
(TECH-25004)**

4. In accordance with Article 20 § 1 and Article 35 of COTIF and Article 6 § 1 of the APTU UR, the Committee of Technical Experts adopts a consolidated new version of the Uniform Technical Prescription applicable to the accessibility of the rail system for persons with disabilities and persons with reduced mobility (UTP PRM) as set out in Annex 2 to document TECH-25004-CTE17-4.2 of 24 February 2025. The UTP PRM of 1 January 2022 is repealed and is replaced by the consolidated new version from the moment of entry into force of the consolidated new version.
5. The Committee of Technical Experts instructs the Secretary General to publish the new version of the UTP PRM on OTIF's website, although the repealed version should also remain available online for future reference.

rester disponible en ligne pour future référence.

**Révision de la PTU Marquage
(TECH-25005)**

6. En vertu de l'article 20, § 1, et de l'article 35 de la COTIF ainsi que de l'article 6, § 1, des RU APTU, la Commission d'experts techniques adopte une nouvelle version consolidée de la prescription technique uniforme applicable au marquage des véhicules (PTU Marquage), telle qu'elle figure à l'annexe 2 au document TECH-25005-CTE17-4.3 du 24 février 2025. La PTU Marquage du 1^{er} avril 2021 est abrogée et remplacée par la nouvelle version consolidée à compter de la date d'entrée en vigueur de celle-ci.
7. La Commission d'experts techniques charge le Secrétaire général de publier la nouvelle version de la PTU Marquage sur le site Internet de l'OTIF, la version abrogée devant également rester disponible en ligne pour future référence.

**Révision de la PTU Infrastructure
(TECH-25006)**

8. En vertu de l'article 20, § 1, et de l'article 35 de la COTIF ainsi que de l'article 6, § 1, des RU APTU, la Commission d'experts techniques adopte une nouvelle version consolidée de la prescription technique

Inbezugnahmen online verfügbar bleiben sollte.

**Überarbeitung der ETV Kennzeichnung
(TECH-25005)**

6. In Übereinstimmung mit Artikel 20 § 1 und Artikel 35 COTIF und Artikel 6 § 1 ER APTU nimmt der Fachausschuss für technische Fragen die in Anhang 2 des Dokuments TECH-25005-CTE17-4.3 vom 24. Februar 2025 enthaltene konsolidierte Neufassung der Einheitlichen technischen Vorschrift zur Kennzeichnung von Eisenbahnfahrzeugen (ETV Kennzeichnung) an. Die ETV Kennzeichnung vom 1. April 2021 wird aufgehoben und mit Inkrafttreten der konsolidierten Neufassung durch diese ersetzt.
7. Der Fachausschuss für technische Fragen weist den Generalsekretär an, die Neufassung der ETV Kennzeichnung auf der Website der OTIF zu veröffentlichen, wobei auch die aufgehobene Fassung für künftige Inbezugnahmen online verfügbar bleiben sollte.

**Überarbeitung der ETV INF
(TECH-25006)**

8. In Übereinstimmung mit Artikel 20 § 1 und Artikel 35 COTIF und Artikel 6 § 1 ER APTU nimmt der Fachausschuss für technische Fragen die in Anhang 2 des Dokuments TECH-25006-CTE17-4.4 vom 24. Februar

**Revision of the UTP Marking
(TECH-25005)**

6. In accordance with Article 20 § 1 and Article 35 of COTIF and Article 6 § 1 of the APTU UR, the Committee of Technical Experts adopts a consolidated new version of the Uniform Technical Prescription applicable to vehicle marking (UTP Marking) as set out in Annex 2 to document TECH-25005-CTE17-4.3 of 24 February 2025. The UTP Marking of 1 April 2021 is repealed and is replaced by the consolidated new version from the moment of entry into force of the consolidated new version.
7. The Committee of Technical Experts instructs the Secretary General to publish the new version of the UTP Marking on OTIF's website, although the repealed version should also remain available online for future reference.

**Revision of the UTP INF
(TECH-25006)**

8. In accordance with Article 20 § 1 and Article 35 of COTIF and Article 6 § 1 of the APTU UR, the Committee of Technical Experts adopts a consolidated new version of the Uniform Technical Prescription applicable to

uniforme applicable au sous-système « infrastructure » (PTU Infrastructure), telle qu'elle figure à l'annexe 2 au document TECH-25006-CTE17-4.4 du 24 février 2025. La PTU Infrastructure du 1^{er} janvier 2022 est abrogée et remplacée par la nouvelle version consolidée à compter de la date d'entrée en vigueur de celle-ci.	2025 enthaltene konsolidierte Neufassung der Einheitlichen technischen Vorschrift zum Teilsystem „Infrastruktur“ (ETV INF) an. Die ETV INF vom 1. Januar 2022 wird aufgehoben und mit Inkrafttreten der konsolidierten Neufassung durch diese ersetzt.	the subsystem “infrastructure” (UTP INF) as set out in Annex 2 to document TECH-25006-CTE17-4.4 of 24 February 2025. The UTP INF of 1 January 2022 is repealed and is replaced by the consolidated new version from the moment of entry into force of the consolidated new version.
9. La Commission d'experts techniques charge le Secrétaire général de publier la nouvelle version de la PTU Infrastructure sur le site Internet de l'OTIF, la version abrogée devant également rester disponible en ligne pour future référence.	9. Der Fachausschuss für technische Fragen weist den Generalsekretär an, die neue Fassung der ETV INF auf der Website der OTIF zu veröffentlichen, wobei auch die aufgehobene Fassung für künftige Inbezugnahmen online verfügbar bleiben sollte.	9. The Committee of Technical Experts instructs the Secretary General to publish the new version of the UTP INF on OTIF's website, although the repealed version should also remain available online for future reference.
Modification de l'appendice I à la PTU ATF (TECH-25007)	Änderung der Anlage I der ETV TAF (TECH-25007)	Modification of Appendix I to the UTP TAF (TECH-25007)
10. La Commission d'experts techniques prend note des modifications aux documents techniques de l'Agence de l'UE pour les chemins de fer auxquels il est fait référence dans la PTU ATF, telles qu'elles figurent dans le document TECH-25007-CTE17-4.5.	10. Der Fachausschuss für technische Fragen nimmt die im Dokument TECH-25007-CTE17-4.5 beschriebenen Änderungen an den technischen Dokumenten der ERA, auf die in der ETV TAF Bezug genommen wird, zur Kenntnis.	10. The Committee of Technical Experts takes note of the changes to ERA's technical documents referred to in the UTP TAF, as described in document TECH-25007-CTE17-4.5.
11. En application de l'article 20, § 1, lettre b), de la COTIF et des articles 6 et 8a des RU APTU, la Commission d'experts techniques adopte les modifications à l'appendice I de la prescription technique uniforme concernant les applications télématiques au service du fret (PTU ATF) du 1^{er} janvier 2023, tel que modifié en dernier lieu le 1^{er} janvier 2025. Les modifications à l'appendice I de la PTU ATF	11. In Übereinstimmung mit Artikel 20 § 1 Buchst. b) COTIF und mit den Artikeln 6 und 8a ER APTU nimmt der Fachausschuss für technische Fragen die Änderungen an Anlage I zur Einheitlichen technischen Vorschrift betreffend Telematikanwendungen für den Güterverkehr (ETV TAF) vom 1. Januar 2023, zuletzt geändert am 1. Januar 2025, an. Die Änderungen an Anlage I zur ETV TAF sind	11. In accordance with Article 20 § 1 b) COTIF and Articles 6 and 8a of the APTU UR, the Committee of Technical Experts adopts modifications to Appendix I to the Uniform Technical Prescription concerning Telematics Applications for Freight Services (UTP TAF) of 1 January 2023, as last modified on 1 January 2025. The modifications to Appendix I to the UTP TAF are set out in the Annex to

sont énoncées dans l'annexe au document TECH-25007-CTE17-4.5, telle que modifiée en session ² .	im Anhang zu Dokument TECH-25007-CTE17-4.5, in der auf der Tagung geänderten Fassung ² , aufgeführt.	document TECH-25007-CTE17-4.5, as modified at the session ² .
12. La Commission d'experts techniques donne instruction au Secrétaire général de publier l'appendice I à la PTU ATF modifié sur le site Internet de l'Organisation.	12. Der Fachausschuss für technische Fragen weist den Generalsekretär an, die geänderte Anlage I zur ETV TAF auf der Website der OTIF zu veröffentlichen.	12. The Committee of Technical Experts instructs the Secretary General to publish the modified Appendix I to the UTP TAF on OTIF's website.
Document explicatif sur le marquage externe des véhicules (TECH-25008)	Erläuterndes Dokument zur äußeren Fahrzeugkennzeichnung (TECH-25008)	Explanatory document on external vehicle markings (TECH-25008)
13. La Commission d'experts techniques approuve le document explicatif sur le marquage externe des véhicules, tel qu'il figure dans le document TECH-25008-CTE17-5.1 du 22 avril 2024 et demande au Secrétaire général de la publier sur le site Internet de l'OTIF.	13. Der Fachausschuss für technische Fragen genehmigt das erläuternde Dokument zur äußeren Fahrzeugkennzeichnung, in der in Dokument TECH-25008-CTE17-5.1 vom 22. April 2024 enthaltenen Fassung und beauftragt den Generalsekretär, es auf der Webseite der OTIF zu veröffentlichen.	13. The Committee of Technical Experts approves the explanatory document on external vehicle markings, as set out in document TECH-25008-CTE17-5.1 of 22 April 2024 and requests the Secretary General to publish it on OTIF's website.
Guide d'application de la PTU WAG (TECH-25009)	Leitfaden zur Anwendung der ETV WAG (TECH-25009)	Guide for the application of the UTP WAG (TECH-25009)
14. La Commission d'experts techniques approuve la version anglaise du guide d'application de la prescription technique uniforme applicable au sous-système « Matériel roulant – Wagons de marchandises » (PTU Wagons) du 1 ^{er} janvier	14. Der Fachausschuss für technische Fragen nimmt die englische Fassung des Leitfadens für die Anwendung der einheitlichen technischen Vorschriften für folgendes Teilsystem an: „Fahrzeuge – Güterwagen“ (ETV WAG) vom 1. Januar 2025, in der in	14. The Committee of Technical Experts approves the English version of the guide for the application of the Uniform Technical Prescription applicable to the subsystem: "Rolling stock – freight wagons" (UTP WAG) of 1 January 2025, as set out in document

² FR: Les modifications apportées lors de la session sont exposées dans le Document de séance 1 (TECH-25036), qui est joint à ce document.
DE: Die Änderungen während der Tagung sind im Sitzungsdocument 1 (TECH-25036) festgehalten, das diesem Dokument beigelegt ist.
EN: The modifications at the session are set out in Room document 1 (TECH-25036), which is attached to this document.

2025, telle qu'elle figure dans le document TECH-25009-CTE17-5.2 du 22 avril 2025, et prie le Secrétaire général de la publier sur le site Internet de l'OTIF.

15. La Commission d'experts techniques prie le Secrétaire général de préparer et publier les versions française et allemande du guide approuvé si le document source (guide d'application de la STI) devient disponible dans ces langues.

**Guide d'application
de la PTU Bruit
(TECH-25010)**

16. La Commission d'experts techniques approuve la version anglaise du guide d'application de la prescription technique uniforme applicable au sous-système « Matériel roulant – Bruit » (PTU Bruit) du 1^{er} janvier 2025, telle qu'elle figure dans le document TECH-25010-CTE17-5.3 du 22 avril 2025, et prie le Secrétaire général de la publier sur le site Internet de l'OTIF.
17. La Commission d'experts techniques prie le Secrétaire général de préparer et publier les versions française et allemande du guide approuvé si le document source (guide d'application de la STI) devient disponible dans ces langues.

Dokument TECH-25009-CTE17-5.2 vom 22. April 2025 enthaltenen Fassung und beauftragt den Generalsekretär, es auf der Webseite der OTIF zu veröffentlichen.

15. Der Fachausschuss für technische Fragen beauftragt den Generalsekretär, deutsche und französische Fassungen des genehmigten Leitfadens zu erstellen und zu veröffentlichen, sobald die Ausgangsdokumente (TSI-Anwendungsleitfäden) in diesen Sprachen verfügbar sind.

**Leitfaden zur Anwendung
der ETV Lärm
(TECH-25010)**

16. Der Fachausschuss für technische Fragen nimmt die englische Fassung des Leitfadens für die Anwendung der einheitlichen technischen Vorschriften für folgendes Teilsystem an: „Fahrzeuge – Lärm“ (ETV Lärm) vom 1. Januar 2025, in der in Dokument TECH-25010-CTE17-5.3 vom 22. April 2025 enthaltenen Fassung und beauftragt den Generalsekretär, es auf der Webseite der OTIF zu veröffentlichen.
17. Der Fachausschuss für technische Fragen beauftragt den Generalsekretär, deutsche und französische Fassungen des genehmigten Leitfadens zu erstellen und zu veröffentlichen, sobald die Ausgangsdokumente (TSI-Anwendungsleitfäden) in diesen Sprachen verfügbar sind.

TECH-25009-CTE17-5.2 of 22 April 2025 and requests the Secretary General to publish it on OTIF's website.

15. The Committee of Technical Experts requests the Secretary General to prepare and publish French and German versions of the approved guide if the source documents (TSI application guide) become available in these languages.

**Guide for the application
of the UTP NOI
(TECH-25010)**

16. The Committee of Technical Experts approves the English version of the guide for the application of the Uniform Technical Prescription applicable to the subsystem: "Rolling stock – noise" (UTP Noise) of 1 January 2025, as set out in document TECH-25010-CTE17-5.3 of 22 April 2025 and requests the Secretary General to publish it on OTIF's website.
17. The Committee of Technical Experts requests the Secretary General to prepare and publish French and German versions of the approved guide if the source documents (TSI application guide) become available in these languages.

Guide pour la mise en œuvre et l'application des Règles uniformes APTU et ATMF (TECH-25011)	Handbuch für die Umsetzung und Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ATMF (TECH-25011)	Handbook for the implementation and application of the APTU and ATMF Uniform Rules (TECH-25011)
18. Au titre de ses compétences énoncées à l'article 21, § 4, des RU ATMF, la Commission d'experts techniques approuve les modifications à la version 1 du guide pour la mise en œuvre et l'application des Règles uniformes APTU et ATMF tel qu'il figure dans le document de travail TECH-25011-CTE17-5.4 du 22 avril 2025, tel que modifié en session³.	18. Gestützt auf seine in Artikel 21 § 4 ER ATMF festgelegten Zuständigkeiten genehmigt der Fachausschuss für technische Fragen die im Arbeitsdokument TECH-25011-CTE17-5.4 vom 22. April 2025 in der bei der Tagung geänderten Fassung³ enthalten Änderungen an Fassung 1 des Handbuchs für die Umsetzung und Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ATMF.	18. Based on its competences set out in Article 21 § 4 of the ATMF UR, the Committee of Technical Experts approves the modifications to version 1 of the handbook for the implementation and application of the APTU and ATMF Uniform Rules, as set out in working document TECH-25011-CTE17-5.4 of 22 April 2025, as modified at the session³.
19. La Commission d'experts techniques prie le Secrétariat de publier le guide modifié sur le site Internet de l'OTIF sous la forme d'une nouvelle version consolidée (version 2) et de le partager avec les parties intéressées. La nouvelle version du guide sera datée du jour de son approbation.	19. Der Fachausschuss für technische Fragen ersucht das Sekretariat, das geänderte Handbuch als konsolidierte Neufassung (Fassung 2) auf der Website der OTIF zu veröffentlichen und an interessierte Kreise weiterzugeben. Die Neufassung des Handbuchs wird auf das Datum ihrer Annahme datiert.	19. The Committee of Technical Experts requests the Secretariat to publish the modified handbook as a consolidated new version (version 2) on OTIF's website and to share it with interested parties. The date of the new version of the handbook shall be the date of its approval.
20. La Commission d'experts techniques invite le Secrétariat à préparer des modifications au guide, soit de sa propre initiative, soit sur la base des retours qu'il recevra des membres de l'OTIF, des associations du secteur et d'autres parties prenantes. Les modifications de fond devront être soumises à une session ultérieure	20. Der Fachausschuss für technische Fragen ersucht das Sekretariat, auf eigene Initiative oder auf der Grundlage von Rückmeldungen der OTIF-Mitglieder, Sektorverbände und anderer Interessengruppen, weitere Änderungen am Handbuch vorzunehmen. Inhaltliche Änderungen werden einer	20. The Committee of Technical Experts invites the Secretariat to draft further modifications to the handbook, either at its own initiative, or based on feedback that it receives from OTIF members, sector associations and other stakeholders. Substantive modifications should be submitted to a future session for

³ FR: Les modifications apportées lors de la session sont exposées dans le Document de séance 1 (TECH-25036), qui est joint à ce document.

DE: Die Änderungen während der Tagung sind im Sitzungsdocument 1 (TECH-25036) festgehalten, das diesem Dokument beigelegt ist.

EN: The modifications at the session are set out in Room document 1 (TECH-25036), which is attached to this document.

pour approbation. Les corrections rédactionnelles et non significatives pourront être apportées directement par le Secrétariat. Toutes les modifications et corrections devront être indiquées dans un tableau des modifications.

Rapport d'avancement sur l'élaboration d'annexes aux RU EST (appendice H à la COTIF) (TECH-25012)

21. La Commission d'experts techniques prend note du rapport d'avancement sur l'élaboration d'annexes aux RU EST et des observations sur le projet révisé de méthode de sécurité commune (MSC) pour la surveillance, figurant dans le document de travail TECH-25012-CTE16-6.1 du 22 avril 2025.
22. La Commission d'experts techniques examine le projet de MSC Surveillance à l'annexe au document TECH-25012-CTE17-6.1 du 22 avril 2025, qui deviendra, s'il est adopté à une future session, l'annexe D aux RU EST.
23. La Commission d'experts techniques prie le Secrétaire général de porter l'adoption de l'annexe D aux RU EST à l'ordre du jour d'une future session de la Commission d'experts techniques, dès que les RU EST seront entrées en vigueur.

zukünftigen Tagung zur Genehmigung vorgelegt. Redaktionelle Korrekturen und nicht wesentliche Änderungen können direkt vom Sekretariat vorgenommen werden. Alle Änderungen und Korrekturen sind in einer Änderungstabelle anzugeben.

Entwicklung der Anlagen zu den ER EST (Anhang H zum COTIF): Fortschrittsbericht (TECH-25012)

21. Der Fachausschuss für technische Fragen nimmt den im Arbeitsdokument TECH-25012-CTE16-6.1 vom 22. April 2025 enthaltenen Fortschrittsbericht über die Entwicklung der Anlagen zu den ER EST und die Anmerkungen zum Entwurf einer Gemeinsamen Sicherheitsmethode (CSM) für die Aufsicht zur Kenntnis.
22. Der Fachausschuss für technische Fragen prüft den Entwurf der CSM Aufsicht, enthalten in Anlage des Dokuments TECH-25012-CTE17-6.1 vom 22. April 2025, der nach seiner Annahme Anlage D zu den ER EST darstellen wird.
23. Der Fachausschuss für technische Fragen ersucht den Generalsekretär, die Annahme der Anlage D zu den ER EST auf die Tagesordnung einer künftigen Tagung des Fachausschusses für technische Fragen zu setzen, sobald die ER EST in Kraft getreten sind.

approval. Editorial corrections and non-substantive modifications may be made directly by the Secretariat. All modifications and corrections should be indicated in an amendment table.

Progress report on the development of annexes to the EST UR (Appendix H to COTIF) (TECH-25012)

21. The Committee of Technical Experts takes note of the progress report on the development of annexes to the EST UR and the remarks with regard to the draft proposal for a common safety method (CSM) for Supervision, as described in working document TECH-25012-CTE17-6.1 of 22 April 2025.
22. The Committee of Technical Experts considered the draft proposal for a CSM for Supervision as set out in the annex to document TECH-25012-CTE17-6.1 of 22 April 2025, which, if adopted at a future session, will become Annex D to the EST UR.
23. The Committee of Technical Experts requests the Secretary General to place the adoption of Annex D to the EST UR on the provisional agenda of a future session of the Committee of Technical Experts, as soon as the EST UR have entered into force.

Migration des exigences du RID relatives aux véhicules vers les PTU et STI (TECH-25013)	Überführung der fahrzeugbezogenen Anforderungen aus dem RID in die ETV und TSI (TECH-25013)	Migrating vehicle requirements from RID to the UTPs and TSIs (TECH-25013)
24. La Commission d'experts techniques prend note des informations présentées dans le document TECH-25013-CTE17-6.2 du 22 avril 2025. 25. La Commission d'experts techniques note que pour prendre effet au plus tard le 1^{er} janvier 2027, les modifications à la PTU Wagons doivent être adoptées au plus tard en juin 2026. 26. La Commission d'experts techniques demande au Secrétariat et au WG TECH de préparer les propositions nécessaires pour la 18^e session de la Commission d'experts techniques, sous réserve de l'adoption en temps voulu des modifications à la STI Wagons par l'Union européenne.	24. Der Fachausschuss für technische Fragen nimmt die Informationen in Dokument TECH-25013-CTE17-6.2 vom 22. April 2025 zur Kenntnis. 25. Der Fachausschuss für technische Fragen stellt fest, dass die Änderungen der ETV WAG für ein Inkrafttreten am 1. Januar 2027 spätestens im Juni 2026 angenommen werden müssen. 26. Der Fachausschuss für technische Fragen bittet das Sekretariat und die WG TECH, entsprechende Vorschläge für die 18. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen vorzubereiten, vorbehaltlich der rechtzeitigen Annahme der Änderung der TSI WAG durch die Europäische Union.	24. The Committee of Technical Experts takes note of the information in document TECH-25013-CTE17-6.2 of 22 April 2025. 25. The Committee of Technical Experts notes that for the modifications to the UTP WAG to take effect on 1 January 2027, they should be adopted in June 2026 at the latest. 26. The Committee of Technical Experts requests the Secretariat and WG Tech to prepare relevant proposals for the 18th session of the Committee of Technical Experts, subject to the European Union's timely adoption of the modification of the TSI WAG.
Stratégie de l'OTIF à long terme – Projet de mesures de mise en œuvre (TECH-25014)	Langfriststrategie der OTIF – vorgeschlagene Umsetzungsmaßnahmen (TECH-25014)	OTIF's long-term strategy – proposed actions for its implementation (TECH-25014)
27. La Commission d'experts techniques prend note du document TECH-25014 « Stratégie de l'OTIF à long terme – Projet de mesures de mise en œuvre. Considérations destinées à la Commission d'experts techniques » et en tiendra compte lors de l'établissement de son programme de travail.	27. Der Fachausschuss für technische Fragen nimmt das Dokument TECH-25014 über die „Langfriststrategie der OTIF – vorgeschlagene Umsetzungsmaßnahmen – Überlegungen zur Umsetzung durch den Fachausschuss für technische Fragen“ zur	27. The Committee of Technical Experts takes note of document TECH-25014 concerning “OTIF's long-term strategy - proposed actions for its implementation - Considerations for the Committee of Technical Experts” and will consider it when defining its Work Programme.

Veille et évaluation de la mise en œuvre des Règles uniformes APTU et ATMF (TECH-25016)	Überwachung und Bewertung der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ATMF (TECH-25016)	Monitoring and assessing the implementation of the APTU and ATMF Uniform Rules (TECH-25016)
28. La Commission d'experts techniques prend note du document TECH-25016-CTE17-6.4 du 22 avril 2025 concernant la mise en œuvre et l'application des RU ATMF par les membres de l'OTIF. 29. La Commission d'experts technique estime que la non-mise en œuvre et la non-application des RU ATMF peut avoir des effets négatifs sur la sécurité et l'interopérabilité des transports internationaux ferroviaires. Elle souligne donc la nécessité et l'importance de la mise en œuvre et de l'application effectives des RU ATMF par tous les États membres de l'OTIF qui n'ont pas émis de déclaration de non-application (réserve) en vertu de l'article 42 de la COTIF. 30. La Commission d'experts techniques demande au Secrétariat de mettre en œuvre les mesures proposées aux points 23 à 26 du document TECH-25016-CTE17-6.4, de tenir le WG TECH informé de ses activités et de faire rapport à la prochaine session de la CTE, en proposant notamment de nouvelles mesures.	28. Der Fachausschuss für technische Fragen nimmt das Dokument TECH-25016-CTE17-6.4 vom 22. April 2025 über die Umsetzung und Anwendung der ER ATMF durch die Mitglieder der OTIF zur Kenntnis. 29. Der Fachausschuss für technische Fragen ist der Ansicht, dass die Nichtumsetzung und Nichtanwendung der ER ATMF negative Auswirkungen auf die Sicherheit und Interoperabilität des internationalen Eisenbahnverkehrs haben kann. Er unterstreicht daher die Notwendigkeit und Bedeutung, dass alle OTIF-Mitgliedstaaten, die keine Erklärung über die Nichtanwendung in Form eines Vorbehalts gemäß Artikel 42 COTIF abgegeben haben, die ER ATMF wirksam umsetzen und anwenden. 30. Der Fachausschuss für technische Fragen ersucht das Sekretariat, die in den Ziffern 23 bis 26 des Dokuments TECH-25016-CTE17-6.4 vorgeschlagenen Maßnahmen umzusetzen, die WG TECH über ihre Tätigkeiten auf dem Laufenden zu halten und der nächsten Tagung Bericht zu erstatten, einschließlich Vorschlägen für weitere Maßnahmen.	28. The Committee of Technical Experts takes note of document TECH-25016-CTE17-6.4 of 22 April 2025 concerning the implementation and application of the ATMF UR by members of OTIF. 29. The Committee of Technical Experts considers that non-implementation and non-application of the ATMF UR may have a negative impact on the safety and interoperability of international railway transport. It therefore underlines the necessity and importance that all Member States of OTIF that have not made a declaration of non-application (i.e. a reservation) concerning the ATMF UR in accordance with Article 42 of COTIF effectively implement and apply the ATMF UR. 30. The Committee of Technical Experts requests the Secretariat to implement the proposed actions in points 23 to 26 of document TECH-25016-CTE17-6.4, keep WG Tech informed of its activities and report back to the next session, including proposed further actions.

Faisabilité de l'intégration d'autres systèmes techniques dans les PTU (TECH-25017)	Machbarkeit der Aufnahme zusätzlicher technischer Systeme in die ETV (TECH-25017)	The feasibility of covering additional technical systems in the UTPs (TECH-25017)
31. La Commission d'experts techniques prend note du document TECH-25017-CTE17-6.5 du 22 avril 2025 concernant la faisabilité de l'intégration d'autres systèmes techniques dans les PTU, en perspective d'une possible adhésion des États membres du CCG à la COTIF.	31. Der Fachausschuss für technische Fragen nimmt das Dokument TECH-25017-CTE17-6.5 vom 22. April 2025 zur Kenntnis, das sich mit der Möglichkeit befasst, im Hinblick auf einen möglichen Beitritt der GCC-Mitgliedstaaten zum COTIF zusätzliche technische Systeme in die ETV aufzunehmen.	31. The Committee of Technical Experts takes note of document TECH-25017-CTE17-6.5 of 22 April 2025 concerning the feasibility of covering additional technical systems in the UTPs, with a view to the possible accession of GCC Member States to COTIF.
32. La Commission d'experts techniques prie le WG TECH d'examiner quels pourraient être les avantages mutuels de l'intégration des spécifications du CCG dans les PTU pour les membres actuels et futurs de l'OTIF. Dans un premier temps, il conviendrait de cibler les seuls wagons.	32. Der Fachausschuss für technische Fragen beauftragt die WG TECH zu prüfen, wie die Integration der GCC-Spezifikationen in die ETV für aktuelle und mögliche zukünftige OTIF-Mitglieder von beiderseitigem Nutzen sein könnte. In einem ersten Schritt sollte der Schwerpunkt nur auf Güterwagen liegen.	32. The Committee of Technical Experts requests WG Tech to consider how the integration of GCC specifications into the UTPs could be mutually beneficial to current and possible future OTIF members. As a first step, the focus should be on freight wagons only.
33. La Commission d'experts techniques charge le Secrétariat de s'enquérir auprès de l'autorité ferroviaire du CCG des exigences applicables aux wagons de marchandises dans les États membres du CCG. Une fois ces exigences connues, le WG TECH devra analyser les différences techniques et fonctionnelles entre le système défini dans les PTU et le système du CCG et déterminer comment les aplanir.	33. Der Fachausschuss für technische Fragen beauftragt das Sekretariat, bei der Eisenbahnbehörde des GCC die Anforderungen an Güterwagen in den GCC-Mitgliedstaaten zu erfragen. Sobald diese Anforderungen vorliegen, sollte die WG TECH die funktionalen und technischen Unterschiede zwischen dem in den ETV definierten System und dem GCC-System analysieren und herausfinden, wie diese überbrückt werden können.	33. The Committee of Technical Experts instructs the Secretariat to inquire with the GCC Railway Authority about the requirements applicable to freight wagons in the GCC Member States. Once these requirements are available, WG Tech should analyse the functional and technical differences between the system defined in the UTPs and the GCC system and how they may be bridged.

**Programme de travail de la
Commission d'experts techniques
(TECH-25018)**

34. La Commission d'experts techniques prend note du document TECH-25018-CTE17-7 et demande au Secrétariat, le cas échéant en coordination avec le groupe de travail permanent sur la technique (WG TECH), de préparer pour la 18^e session de la Commission d'experts techniques :
- a) des propositions pour l'adoption d'une version révisée de la PTU Wagons incluant les exigences relatives aux véhicules transférées du RID dans la PTU ;
 - b) propositions en vue de l'adoption d'une version révisée de la PTU LOC&PAS, afin d'intégrer les derniers développements intervenus au niveau de l'UE ;
 - c) un rapport sur l'évolution des dispositions relatives à la télématique, notamment la STI relative à la télématique de l'UE, incluant à la fois le trafic de marchandises et de passagers. En concertation avec les organes compétents de l'OTIF, des effets de synergie avec les RU CIM, CIV et CUV devraient être explorés. Le cas échéant, des propositions pourraient être préparées pour l'adoption de dispositions ;

**Arbeitsprogramm des
Fachausschusses für technische Fragen
(TECH-25018)**

34. Der Fachausschuss für technische Fragen nimmt das Dokument TECH-25018-CTE17-7 zur Kenntnis und bittet das Sekretariat, gegebenenfalls in Abstimmung mit seiner ständigen Arbeitsgruppe (WG TECH), Folgendes für die 18. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen vorzubereiten:
- a) Vorschläge zur Überführung der RID-Fahrzeuganforderungen in die ETV mittels Annahme einer überarbeiteten Fassung der ETV WAG;
 - b) Vorschläge zur Annahme einer überarbeiteten Fassung der ETV LOC&PAS, um die neuesten Entwicklungen auf EU-Ebene zu integrieren;
 - c) Bericht über die Entwicklung von Bestimmungen zur Telematik unter Berücksichtigung der Telematik-TSI der EU, die sowohl den Güter- also auch den Personenverkehr umfassen. In Abstimmung mit den zuständigen Organen der OTIF sollten Synergieeffekte mit den ER CIM, CIV und CUV angestrebt werden. Gegebenenfalls sollten Vorschläge für die Annahme von Bestimmungen gemacht werden;

**Work programme of the
Committee of Technical Experts
(TECH-25018)**

34. The Committee of Technical Experts takes note of document TECH-25018-CTE17-7 and requests the Secretariat, where relevant in coordination with the standing working group (WG Tech), to prepare the following for the 18th session of the Committee of Technical Experts:
- a) Proposals for the adoption of a revised version of the UTP WAG, in order to migrate the RID vehicle requirements to the UTP.
 - b) Proposals for the adoption of a revised version of the UTP LOC&PAS, in order to integrate the latest developments at EU level.
 - c) A report on the development of provisions related to telematics, taking into account the EU's TSI Telematics, including both freight and passenger telematics. Synergies with the CIM, CIV and CUV UR should be considered in coordination with the competent OTIF Organs. When relevant, proposals should be made for the adoption of provisions.

d) des propositions pour la mise à jour des guides d'application de la PTU LOC&PAS et de la PTU PMR ; e) des propositions pour l'adoption d'une version révisée des modèles uniformes des certificats incluant des instructions sur le champ d'application et la validité des certificats délivrés ; f) un rapport sur l'évolution des spécifications des registres de véhicules et, si nécessaire, des propositions pour leur modification ; g) un rapport intermédiaire sur la veille et l'évaluation de la mise en œuvre et de l'application des RU ATMF, tel que prévu dans le document TECH-25016 ; h) des propositions pour la mise à jour du guide pour l'application et la mise en œuvre des Règles uniformes APTU et ATMF, si nécessaire ; i) un point de situation sur la mise au point d'approches et de concepts garantissant l'utilité des PTU et autres règles au sein et entre des systèmes ferroviaires techniquement différents. L'accent devrait en particulier être mis sur le CCG, comme indiqué dans le document TECH-25011, et sur les spécifications pour les systèmes d'écartement de 1 520 mm, comme examiné par l'Agence de l'UE pour les chemins de fer ;	d) Vorschläge zur Aktualisierung der Anwendungsleitfäden für die ETV LOC&PAS und für die ETV PRM; e) Vorschläge zur Annahme einer überarbeiteten Fassung des einheitlichen Formats von Zertifikaten, die Anweisungen zum Umfang und zur Gültigkeit der ausgestellten Zertifikate enthält; f) Bericht über die Entwicklung von Spezifikationen für Fahrzeugregister und gegebenenfalls Vorschläge zu deren Änderung; g) Zwischenbericht über die Überwachung und Bewertung der Umsetzung und Anwendung der ER ATMF gemäß Dokument TECH-25016; h) gegebenenfalls Vorschläge zur Aktualisierung des Handbuchs zur Umsetzung und Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ATMF; i) Sachstandsbericht zur Entwicklung von Ansätzen und Konzepten, die sicherstellen, dass ETV und andere Vorschriften in und zwischen technisch unterschiedlichen Eisenbahnsystemen nützlich sind. Es sollte sich insbesondere auf den GCC gemäß Dokument TECH-25011 und auf die von der ERA geprüften Systemspezifikationen für die Spurweite 1520 mm konzentrieren;	d) Proposals to update the application guides for the UTP LOC&PAS and for the UTP PRM. e) Proposals for the adoption of a revised version of the uniform format of certificates, which includes instructions concerning the scope and validity of certificates issued. f) A report on the development of specifications for vehicle registers and, if required, proposals for their modification. g) An interim report on monitoring and assessing the implementation and application of the ATMF UR in accordance with TECH-25016. h) Proposals to update the Handbook for the implementation and application of the APTU and ATMF Uniform Rules, if required. i) An update on the development of approaches and concepts which ensure that UTPs and other rules are useful in and between technically different railway systems. It should particularly focus on the GCC, in accordance with TECH-25011 and on 1520 mm gauge system specifications as considered by ERA.
--	---	--

j) un document de synthèse sur la numérisation dans le domaine de l'interopérabilité technique et le rôle potentiel de l'OTIF dans les futurs développements en la matière. Ce document devrait couvrir les registres de véhicules, la télématique et les autres échanges de données numériques possibles et examiner le champ d'application de la COTIF et la répartition des rôles et responsabilités entre le Secrétariat de l'OTIF, les membres de l'OTIF et les organisations sectorielles.	j) Sachstandsbericht im Hinblick auf die Digitalisierung im Rahmen der technischen Interoperabilität und die mögliche Rolle der OTIF bei zukünftigen Entwicklungen. Er sollte Fahrzeugregister, Telematik und andere mögliche Formen des digitalen Datenaustauschs abdecken und den Anwendungsbereich des COTIF sowie die Verteilung der Zuständigkeiten und Aufgaben zwischen dem Sekretariat der OTIF, den OTIF-Mitgliedern und den Sektorverbänden berücksichtigen.	j) A document that summarises the situation concerning digitalisation in the scope of technical interoperability and the possible role for OTIF in future developments. It should cover vehicle registers, telematics and other possible digital data exchanges and consider the scope of COTIF, and the distribution of responsibilities and tasks between OTIF's Secretariat, OTIF members and sector organisations.
35. La Commission d'experts techniques invite le WG TECH à proposer tout autre point qu'il jugerait pertinents pour l'ordre du jour provisoire de la 18^e session de la Commission d'experts techniques.	35. Der Fachausschuss für technische Fragen beauftragt die WG TECH, gegebenenfalls weitere Punkte für die vorläufige Tagesordnung der 18. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen vorzuschlagen.	35. The Committee of Technical Experts invites WG Tech to propose any other items it considers relevant for the provisional agenda of the 18th session of the Committee of Technical Experts.
Prochaine session	Nächste Tagung	Next session
36. Le Comité d'experts techniques décide de tenir sa prochaine session les 9 et 10 juin 2026 à Berne.	36. Der Fachausschuss für technische Fragen beschließt, seine nächste Tagung am 9. und 10. Juni 2026 in Bern abzuhalten.	36. The Committee of Technical Experts decides to hold its next session on 9-10 June 2026 in Bern.

Annexes / Anlagen / Annexes:

- Document de séance 1 / Sitzungsdocument 1 / Room document 1 (TECH-25036)
- Document de séance 2 / Sitzungsdocument 2 / Room document 2 (TECH-25040)



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

Commission d'experts techniques
Fachausschuss für technische Fragen
Committee of Technical Experts

TECH-25036

Original: FR DE EN

17^e session (17-18.6.2025) / 17. Tagung (17.-18.6.2025) / 17th session(17-18.6.2025)

Document de séance 1: Modifications proposées à la 17^e session de la Commission d'experts techniques

Sitzungsdokument 1: Änderungen, die bei der 17. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen vorgeschlagen werden

Room document 1: Modifications proposed at the 17th session of the Committee of Technical Experts

FR	DE	EN
Modifications à l'annexe 2 du document TECH-25003-CTE17-4.1 du 24 février 2025 (PTU LOC&PAS) 1. Dans le chapitre 1, deuxième paragraphe, le texte est modifié comme suit : Sans préjudice des cas spécifiques liés à la compatibilité technique avec l'infrastructure <u>le(s) réseau(x)</u>, les États parties ne peuvent pas imposer de conditions contredisant la présente PTU. 2. Au point 2.1, quatrième paragraphe, le texte est modifié comme suit : Les exigences relatives au sous-système « matériel roulant » spécifiées dans les PTU Bruit, Wagons et PMR ne sont pas répétées dans la présente PTU. Elles s'appliquent au sous-système « Locomotives et matériel roulant destiné au transport de voyageurs » conformément à leur champ d'application et règles de mise en œuvre respectifs. 3. Au point 2.2.1 (1), le texte est modifié comme suit :	Änderungen des Anhangs 2¹ zu Dokument TECH-25003-CTE17-4.1 vom 24. Februar 2025 (ETV LOC&PAS) 1. In Kapitel 1, zweiter Absatz, wird der Text wie folgt geändert: Unbeschadet von Sonderfällen, die sich auf die technische Kompatibilität mit der Infrastruktur <u>dem Netz/den Netzen</u> beziehen, dürfen die Vertragsstaaten keine Anforderungen stellen, die im Widerspruch zu dieser ETV stehen. 2. In Abschnitt 2.1, vierter Absatz, wird der Text wie folgt geändert: Die in der ETV Lärm, der ETV WAG und der ETV PRM festgelegten Anforderungen an das Teilsystem „Fahrzeuge“ werden in dieser ETV nicht erneut beschrieben. Sie gelten für das Teilsystem „Fahrzeuge – Lokomotiven und Personenwagen“ gemäß ihren jeweiligen Anwendungsbereichen und Umsetzungsvorschriften. 3. In Abschnitt 2.2.1 (1), wird der Text wie folgt geändert:	Modifications to Annex 2 to document TECH-25003-CTE17-4.1 of 24 February 2024 (UTP LOC&PAS) 1. In section 1, second paragraph, the text is modified to read as follows: Without prejudice to specific cases related to technical compatibility with the infrastructure <u>infrastructure network(s)</u>, Contracting States must not impose requirements that contradict this UTP. 2. In point 2.1, fourth paragraph, the text is modified to read as follows: The requirements concerning the rolling stock subsystem expressed in the UTP Noise, UTP WAG and the UTP PRM are not repeated in this UTP. They apply to the “locomotives and passenger rolling stock” subsystem in accordance with their respective scope and implementing rules. 3. In point 2.2.1 (1), the text is modified to read as follows:

¹ In der deutschen Fassung steht im Seitenkopf der Anlage 2 fälschlich „Anlage 1“. Dies betrifft nur die deutsche Sprachversion.

Le terme « **unité** » est le terme générique utilisé pour désigner le matériel roulant soumis à l'application de la présente PTU, et dès lors à ~~l'admission technique OTIF~~ la procédure de vérification PTU.

4. Le point 3.2.1 est supprimé.

5. Le point 3.2.2 est supprimé.

6. Au point 4.2.3.4.2, le titre (d) est modifié comme suit :

Exigences supplémentaires concernant l'interface avec la partie embarquée du
~~Interfaces entre l'unité et le~~ sous-système
« contrôle-commande et signalisation »

7. Aux points:

- 4.2.3.4.2 (8)
- 4.2.4.3 (3)
- 4.2.4.3 (4)
- 4.2.4.4.1 (3)
- 4.2.4.4.2 (5)
- 4.2.4.4.4 (4)

le texte est modifié comme suit :

Eine „**Einheit**“ ist der allgemeine Begriff für die Bezeichnung von Fahrzeugen, die dieser ETV unterliegen und für die somit ~~eine technische OTIF-Zulassung auszustellen ein~~ ETV-Prüfverfahren durchzuführen ist.

4. Abschnitt 3.2.1 wird gestrichen.

5. Abschnitt 3.2.2 wird gestrichen.

6. In Abschnitt 4.2.3.4.2, wird der Titel (d) wie folgt geändert:

Zusätzliche Anforderungen an die Schnittstellen zwischen der Einheit und dem mit dem fahrzeugseitigen Teil des Teilsystems „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“

7. In den Abschnitten:

- 4.2.3.4.2 (8)
- 4.2.4.3 (3)
- 4.2.4.3 (4)
- 4.2.4.4.1 (3)
- 4.2.4.4.2 (5)
- 4.2.4.4.4 (4)

wird der Text wie folgt geändert:

A **Unit** is the generic term used to name the rolling stock which is subject to the application of this UTP and therefore subject to UTP verification procedure ~~OTIF technical admission~~.

4. Point 3.2.1 is deleted.

5. Point 3.2.2 is deleted.

6. In point 4.2.3.4.2, the title (d) is modified to read as follows:

Additional requirements regarding
~~Interfaces with on-board part of~~ between
~~the unit and~~ the control-command and signalling subsystem

7. In points:

- 4.2.3.4.2 (8)
- 4.2.4.3 (3)
- 4.2.4.3 (4)
- 4.2.4.4.1 (3)
- 4.2.4.4.2 (5)
- 4.2.4.4.4 (4)

the text is modified to read as follows:

L'unité doit satisfaire aux exigences applicables à son interface avec la partie embarquée du ~~sous-système de signalisation~~ « contrôle-commande et signalisation » dans les États parties formant le domaine d'utilisation du véhicule. ~~Voir point 4.3.4.~~

8. Au point 4.2.4.6.1, cinquième paragraphe, le texte est modifié comme suit :

~~Remarque sur les paragraphes 1 à 4 :~~ Toutes les valeurs d'adhérence doivent être arrondies à la deuxième décimale.

9. Au point 4.2.4.7, troisième paragraphe, le texte est modifié comme suit :

Pour les unités électriques, si la présence, à bord de l'unité, de la tension fournie par l'alimentation électrique extérieure est une condition d'activation du frein dynamique, l'analyse de sécurité doit couvrir les défaillances provoquant l'absence de cette tension à bord de l'unité.

Die Einheit muss in den Vertragsstaaten, in denen das Fahrzeug eingesetzt wird, die entsprechenden Anforderungen an die Schnittstelle mit dem fahrzeugseitigen Teil des ~~Signalgebungssystems~~ Teilsystems „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ erfüllen. ~~Siehe Abschnitt 4.3.4.~~

8. In Abschnitt 4.2.4.6.1, fünfter Absatz, wird der Text wie folgt geändert:

~~Hinweis zu den Punkten 1) bis 4) :~~ Alle Kraftschlussbeiwerte sind auf zwei Dezimalstellen zu runden.

9. In Abschnitt 4.2.4.7, dritter Absatz, wird der Text wie folgt geändert:

(betrifft nur die französische und englische Fassung)

The unit must meet the relevant requirements for its interface with the on-board part of the control-command and signalling subsystem in the Contracting States that comprise the vehicle's area of use. ~~See point 4.3.4.~~

8. In point 4.2.4.6.1, fifth paragraph, the text is modified to read as follows:

~~Note to points (1) – (4) :~~ All values of adhesion shall be rounded to two decimal places.

9. In point 4.2.4.7, third paragraph, the text is modified to read as follows:

For electric units, in case the presence on-board the unit of the voltage delivered by the external power supply is a condition for the dynamic brake application, the safety analysis shall cover failures leading to absence on-board the unit of that voltage. ~~If the dynamic brake application of electric units relies on the voltage of the external power supply, the safety analysis shall cover failures leading to absence of that voltage.~~

10. Aux points:

- 4.2.4.8.2 (6)
- 4.2.4.8.3 (9)
- 4.2.5.5.6 (2)

le texte est modifié comme suit :

L'unité doit satisfaire aux exigences applicables à son interface avec la partie embarquée du ~~sous-système de signalisation~~ « control-command and signalling » dans les États parties formant le domaine d'utilisation du véhicule. ~~Voir point 4.3.4.~~

11. Au point 4.2.7.1.4 (3), le texte est modifié comme suit :

Lorsqu'elle est équipée de feux avant avec mode clignotant automatique, l'unité doit être pourvue de commandes permettant d'activer et de désactiver ce mode.

10. In den Abschnitten:

- 4.2.4.8.2 (6)
- 4.2.4.8.3 (9)
- 4.2.5.5.6 (2)

wird der Text wie folgt geändert:

Die Einheit muss in den Vertragsstaaten, in denen das Fahrzeug eingesetzt wird, die entsprechenden Anforderungen an die Schnittstelle mit dem fahrzeugseitigen Teil des ~~Signalgebungssystems~~ Teilsystems „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ erfüllen. ~~Siehe Abschnitt 4.3.4.~~

11. In Abschnitt 4.2.7.1.4 (3), wird der Text wie folgt geändert:

Einheiten, die mit Fernlichtern mit automatischem Blinkbetrieb ausgestattet sind, müssen über Bedienelemente verfügen, mit denen der Triebfahrzeugführer diese Funktion aktivieren und deaktivieren kann.

10. In points:

- 4.2.4.8.2 (6)
- 4.2.4.8.3 (9)
- 4.2.5.5.6 (2)

the text is modified to read as follows:

The unit must meet the relevant requirements for its interface with the on-board part of the control-command and signalling subsystem in the Contracting States that comprise the vehicle's area of use. ~~See point 4.3.4.~~

11. In point 4.2.7.1.4 (3), the text is modified to read as follows:

Units fitted with headlamps that have an auto-matic flashing/blinking mode shall have controls that permit the driver to activate and deactivate this mode.

12. Aux points:

- 4.2.8.1.2 (8)
- 4.2.8.2.4 (4)
- 4.2.8.2.9.8 (5)
- 4.2.9.1.6 (5)
- 4.2.9.1.6 (6)
- 4.2.9.3.6 (4)
- 4.2.9.3.8.1
- 4.2.9.3.8.2
- 4.2.9.3.8.3
- 4.2.9.3.9

le texte est modifié comme suit :

L'unité doit satisfaire aux exigences applicables à son interface avec la partie embarquée du sous-système de signalisation « contrôle-commande et signalisation » dans les États parties formant le domaine d'utilisation du véhicule. ~~Voir point 4.3.4.~~

13. Au point 4.2.9.6 (1), quatrième paragraphe, le texte est modifié comme suit :

L'enregistrement ~~de~~ autres données supplémentaires relatives ~~au~~ à la partie embarquée du sous-système de signalisation dans le domaine d'utilisation du véhicule

12. In den Abschnitten:

- 4.2.8.1.2 (8)
- 4.2.8.2.4 (4)
- 4.2.8.2.9.8 (5)
- 4.2.9.1.6 (5)
- 4.2.9.1.6 (6)
- 4.2.9.3.6 (4)
- 4.2.9.3.8.1
- 4.2.9.3.8.2
- 4.2.9.3.8.3
- 4.2.9.3.9

wird der Text wie folgt geändert:

Die Einheit muss in den Vertragsstaaten, in denen das Fahrzeug eingesetzt wird, die entsprechenden Anforderungen an die Schnittstelle mit dem fahrzeugseitigen Teil des ~~Signalgebungssystems~~ Teilsystems „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ erfüllen. ~~Siehe Abschnitt 4.3.4.~~

13. In Abschnitt 4.2.9.6 (1), vierter Absatz, wird der Text wie folgt geändert:

In Bezug auf das fahrzeugseitige Teilsystems „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ ~~Signalgebungssystem~~ im Verwendungsgebiet des Fahrzeugs können

12. In points:

- 4.2.8.1.2 (8)
- 4.2.8.2.4 (4)
- 4.2.8.2.9.8 (5)
- 4.2.9.1.6 (5)
- 4.2.9.1.6 (6)
- 4.2.9.3.6 (4)
- 4.2.9.3.8.1
- 4.2.9.3.8.2
- 4.2.9.3.8.3
- 4.2.9.3.9

the text is modified to read as follows:

The unit must meet the relevant requirements for its interface with the on-board part of the control-command and signalling subsystem in the Contracting States that comprise the vehicle's area of use. ~~See point 4.3.4.~~

13. In point 4.2.9.6 (1), fourth paragraph, the text is modified to read as follows:

Additional data ~~recording may be required~~ pertaining to the on-board control-command and signalling subsystem may be required to be recorded ~~in the area of use of the vehicle.~~

« contrôle-commande et signalisation » peut être requis.

14. Au point 4.2.10.4.2 (5), le texte est modifié comme suit :

L'unité doit satisfaire aux exigences applicables à son interface avec la partie embarquée du ~~sous-système de signalisation~~ « contrôle-commande et signalisation » dans les États parties formant le domaine d'utilisation du véhicule. ~~Voir point 4.3.4.~~

15. Au point 4.2.12.2 (24), le texte est modifié comme suit :

documentation concernant :

- l'espace enveloppe disponible pour l'installation de la partie embarquée ~~de l'équipement de signalisation~~ du sous-système « contrôle-commande et signalisation » (par exemple, armoire de contrôle de l'ETCS, IHM, antenne, odomètres, etc.),
- les conditions d'installation de la partie embarquée du sous-système « contrôle-commande et signalisation » ~~l'équipement ETCS/de signalisation~~ (par exemple, mécanique, électrique, etc.);

zusätzliche Datenaufzeichnungen erforderlich sein.

14. In Abschnitt 4.2.10.4.2 (5) wird der Text wie folgt geändert:

Die Einheit muss in den Vertragsstaaten, in denen das Fahrzeug eingesetzt wird, die entsprechenden Anforderungen an die Schnittstelle mit dem fahrzeugseitigen Teil des ~~Signalgebungssystems~~ Teilsystems „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ erfüllen. ~~Siehe Abschnitt 4.3.4.~~

15. In Abschnitt 4.2.12.2 (24) wird der Text wie folgt geändert:

Dokumentation in Bezug auf:

- den verfügbaren Platz für den Einbau ~~von des fahrzeugseitigen Teils des Teilsystems „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“~~ of the on-board part of the signalling equipment (z. B. ETCS-Schrank, DMI, Antenne, Odometrie) und
- Bedingungen für den Einbau des fahrzeugseitigen Teils des Teilsystems „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ ~~von ETCS-Ausrüstung~~ (z. B. mechanische, elektrische).

14. In point 4.2.10.4.2 (5) the text is modified to read as follows:

The unit must meet the relevant requirements for its interface with the on-board part of the control-command and signalling subsystem in the Contracting States that comprise the vehicle's area of use. ~~See point 4.3.4.~~

15. In point 4.2.12.2 (24) the text is modified to read as follows:

Documentation related to:

- space envelope available for installation of the on-board part of the control-command and signalling subsystem ~~equipment~~ (e.g. ETCS cabinet, DMI, antenna, odometry etc.) and,
- conditions for the ETCS/signalling equipment's installation of on-board part of the control-command and signalling subsystem (e.g. mechanical, electrical etc.).

16. Au point 4.2.13, le texte est modifié comme suit : L'unité doit satisfaire aux exigences applicables à son interface avec la partie embarquée du sous-système de signalisation « <u>contrôle-commande et signalisation</u> » dans les États parties formant le domaine d'utilisation du véhicule. Voir point 4.3.4.	16. In Abschnitt 4.2.13 wird der Text wie folgt geändert: Die Einheit muss in den Vertragsstaaten, in denen das Fahrzeug eingesetzt wird, die entsprechenden Anforderungen an die Schnittstelle mit dem fahrzeugseitigen Teil des Signalgebungssystems <u>Teilsystems „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“</u> erfüllen. Siehe Abschnitt 4.3.4.	16. In point 4.2.13 the text is modified to read as follows: The unit must meet the relevant requirements for its interface with the on-board part of the <u>control-command and signalling subsystem</u> in the Contracting States that comprise the vehicle's area of use. See point 4.3.4.
17. Au point 6.2.6 (1), le texte est modifié comme suit : Le demandeur et l'organisme d'évaluation constitue le dossier technique conformément à l'article 10, § 6, des RU ATMF.	17. In Abschnitt 6.2.6 (1), wird der Text wie folgt geändert: Antragsteller und Prüfororgan erstellen das technische Dossier gemäß Artikel 10 § 6 der ATMF-ER.	17. In point 6.2.6 (1), the text is modified to read as follows: The applicant and assessing entity shall prepare the technical file in accordance with Article 10 § 6 of the ATMF UR.
18. Au point 7.3.1, deuxième paragraphe, le texte est modifié comme suit : Les cas spécifiques pour les États membres de l'Union européenne <u>et pour du Royaume-Uni en ce qui concerne l'Irlande du Nord</u> sont ceux inclus dans la STI LOC&PAS.	18. In Abschnitt 7.3.1, zweiter Absatz, wird der Text wie folgt geändert: Die für die Mitgliedstaaten der Europäischen Union <u>und für das Vereinigte Königreich in Bezug auf Nordirland</u> geltenden Sonderfälle sind in der TSI LOC&PAS enthalten.	18. In point 7.3.1, the second paragraph is modified to read as follows: The specific cases for Member States of the European Union <u>and for the United Kingdom in respect of Northern Ireland</u> are those which are included in the LOC&PAS TSI.
19. Le point 7.3.2.1 est modifié comme suit : Le cas spécifique du Royaume-Uni en ce qui concerne l'Irlande du Nord (« P ») est supprimé.	19. Abschnitt 7.3.2.1 wird wie folgt geändert: Der Sonderfall für das Vereinigte Königreich in Bezug auf Nordirland („P“) wird gestrichen.	19. Point 7.3.2.1 is modified as follows: The Specific case for the United Kingdom in respect of Northern Ireland (“P”) is deleted.
20. Le point 7.3.2.2 est supprimé.	20. Abschnitt 7.3.2.2 wird gestrichen.	20. Point 7.3.2.2 is deleted.

21. Le point 7.3.2.3 est supprimé.	21. Abschnitt 7.3.2.3 wird gestrichen.	21. Point 7.3.2.3 is deleted.
22. Le point 7.3.2.5 est supprimé.	22. Abschnitt 7.3.2.5 wird gestrichen.	22. Point 7.3.2.5 is deleted.
23. Le point 7.3.2.6 est supprimé.	23. Abschnitt 7.3.2.6 wird gestrichen.	23. Point 7.3.2.6 is deleted.
24. Le point 7.3.2.20 est supprimé.	24. Abschnitt 7.3.2.20 wird gestrichen.	24. Point 7.3.2.20 is deleted.
25. Le point 7.3.2.21 est supprimé.	25. Abschnitt 7.3.2.21 wird gestrichen.	25. Point 7.3.2.21 is deleted.
26. Les points 7.3.2.2 à 7.3.2.19 sont renumérotés pour tenir compte de la suppression des points 7.3.2.2, 7.3.2.3, 7.3.2.5, 7.3.2.6, 7.3.2.20 et 7.3.2.21.	26. Die Abschnitte 7.3.2.2 bis 7.3.2.19 werden neu nummeriert, um der Streichung der Abschnitte 7.3.2.2, 7.3.2.3, 7.3.2.5, 7.3.2.6, 7.3.2.20 und 7.3.2.21 Rechnung zu tragen.	26. Points 7.3.2.2-7.3.2.19 are renumbered to reflect the deletion of points 7.3.2.2, 7.3.2.3, 7.3.2.5, 7.3.2.6, 7.3.2.20 and 7.3.2.21.

FR	DE	EN
Modifications à l'annexe du document TECH-25007-CTE17-4.5 du 24 février 2025 (PTU ATF)	Änderungen des Anhangs zu Dokument TECH- 25007-CTE17-4.5 vom 24. Februar 2025 (ETV TAF)	Modifications to the Annex to document TECH- 25007-CTE17-4.5 of 24 February 2024 (UTP TAF)
1. Dans l'annexe, le numéro de version du point 6 (ERA-TD-105) est modifié comme suit : 3. 3 <u>5</u> . 0 <u>1</u>	1. Im Anhang wird die Versionsnummer von Punkt 6 (ERA-TD-105) wie folgt geändert: 3. 3 <u>5</u> . 0 <u>1</u>	1. In the Annex, the version number of point 6 (ERA-TD-105) is modified to read as follows: 3. 3 <u>5</u> . 0 <u>1</u>
2. Dans l'annexe, la date du point 6 (ERA-TD- 105) est modifié comme suit : 15.12.202 2 <u>4</u>	2. Im Anhang wird das Datum von Punkt 6 (ERA-TD-105) wie folgt geändert: 15.12.202 2 <u>4</u>	2. In the Annex, the date of point 6 (ERA-TD- 105) is modified to read as follows: 15.12.202 2 <u>4</u>

FR	DE	EN
Modifications apportées au document TECH-25011-CTE17-5.4 du 24 février 2025 (Guide APTU et ATMF)	Änderungen des Dokuments TECH-25011-CTE17-5.4 vom 24. Februar 2025 (Handbuch APTU und ATMF)	Modifications to document TECH-25011-CTE17-5.4 of 24 February 2024 (Handbook APTU and ATMF)
1. Au point 5.3.3, cinquième paragraphe, premier tiret, le texte est modifié comme suit : – il convient d'utiliser un cas spécifique un cas spécifique sert principale- ment à définir une déviation par rapport à une exigence de la PTU en raison de <u>contraintes techniques affectant la compatibilité avec le système existant. Il convient d'utiliser une spécification technique nationale pour définir une exigence autre que celles prévues dans les PTU, alors qu'une spécification technique nationale établit des exigences en complément à la PTU.</u> En d'autres termes, les spécifications techniques nationales ne devraient pas contredire les PTU, tandis qu'en principe les cas spécifiques le peuvent ; 2. Au point 5.3.3, cinquième paragraphe, cinquième tiret, le texte est modifié comme suit : – si la méthode d'évaluation d'un cas spécifique est complexe et serait trop longue à décrire dans la PTU, le cas spécifique <u>figurant dans la PTU</u> peut renvoyer à une spécification technique	1. In Punkt 5.3.3, fünfter Absatz, erster Strich, wird der Text wie folgt geändert: – Ein Sonderfall sollte dazu dienen in erster Linie dazu, eine Abweichung von einer Vorschrift der ETV <u>aufgrund technischer Beschränkungen, die die Kompatibilität mit dem bestehenden System beeinträchtigen, anzugeben. Eine nationale technische Vorschrift sollte dazu dienen, eine andere als die in den ETV festgelegten Anforderungen zu definieren, während nationale technische Vorschriften hauptsächlich zusätzliche Anforderungen zu den ETV enthalten.</u> Anders ausgedrückt dürfen nationale technische Vorschriften im Gegensatz zu Sonderfällen grundsätzlich nicht im Widerspruch zu den ETV stehen. 2. In Punkt 5.3.3, fünfter Absatz, fünfter Strich, wird der Text wie folgt geändert: – Ist die Methode zur Bewertung eines Sonderfalls komplex und für eine Beschreibung in der ETV zu lang, kann der Sonderfall <u>in der ETV stattdessen zu diesem Zweck</u> auf eine <u>spezifische</u>	1. In point 5.3.3, fifth paragraph, first indent, the text is modified to read as follows: – A specific case is primarily<u>should be</u> used to specify a deviation from a requirement in the UTP <u>due to technical constraints affecting compatibility with the existing system.</u> and<u>A</u> national technical requirements are mainly<u>should be</u> used to define <u>a requirements in addition to the other than those laid down in the UTPs.</u> In other words, national technical requirements should not contradict UTPs, whereas in principle, specific cases may do so. 2. In point 5.3.3, fifth paragraph, fifth indent, the text is modified to read as follows: – If the method of assessing a specific case is complex and too long to describe in the UTP, the specific case <u>in the UTP</u> may refer <u>instead</u> to a <u>specific</u> national

nationale donné qui définit la méthode d'évaluation correspondante ~~à cet effet~~ ;

3. Au point 5.4, quatrième paragraphe, le texte est modifié comme suit :

Le but recherché est de réduire progressivement le nombre de STN et de cas spécifiques. Une STN peut être abrogée soit parce qu'une exigence harmonisée dans une PTU l'annule et la remplace, soit parce qu'elle n'est plus nécessaire (par exemple à la suite de modifications du réseau ferré de l'État partie). Si une spécification technique nationale relève, en tout ou en partie, du champ d'application d'une exigence prévue dans la PTU, elle devrait être transférée dans cette dernière sous la forme d'un cas spécifique ~~Dans certains cas, une STN peut être transférée en tout ou en partie dans un PTU sous la forme d'un cas spécifique~~ (voir également point 5.3.3 supra). C'est seulement quand il n'y aura plus d'obstacles techniques à l'interopérabilité que les chemins de fer pourront révéler tout leur potentiel comme mode de transport terrestre international.

4. Au point 10.3, deuxième paragraphe, le texte est modifié comme suit :

Les exigences que doivent remplir les ECM pour être certifiées et les qualifications des organismes de certification sont harmonisées entre l'UE et l'OTIF. Par conséquent, pour les

nationale technische Vorschrift verweisen, in der die entsprechende Bewertungsmethode festgelegt ist.

3. In Punkt 5.4, vierter Absatz, wird der Text wie folgt geändert:

Ziel ist es, die nationalen Anforderungen und Sonderfälle nach und nach zu reduzieren. Eine nationale technische Anforderung kann aufgehoben werden, wenn sie entweder durch eine harmonisierte Anforderung in einer ETV ersetzt oder weil die Anforderung nicht länger benötigt wird, etwa weil das Eisenbahnnetz in einem Vertragsstaat geändert wurde. Fällt eine nationale technische Anforderung ganz oder teilweise in den Anwendungsbereich einer in der ETV festgelegten Anforderung, sollte sie in Form eines Sonderfalls in die ETV übernommen werden ~~In einigen Fällen kann die nationale technische Anforderung ganz oder teilweise in Form eines Sonderfalls in die ETV übernommen werden~~ (siehe auch Abschnitt 5.3.3 dieses Handbuchs). Erst wenn keine technischen Hindernisse für die Interoperabilität mehr bestehen, können die Eisenbahnunternehmen ihr Potenzial als wettbewerbsfähiger internationaler Landverkehrsträger voll ausschöpfen.

4. In Punkt 10.3, zweiter Absatz, wird der Text wie folgt geändert:

Die von den ECM zur Erlangung der Zertifizierung zu erfüllenden Anforderungen und die Qualifikationen der ECM-Zertifizierungsstellen sind zwischen der EU

technical requirement defining the corresponding assessment method ~~for this purpose.~~

3. In point 5.4, fourth paragraph, the text is modified to read as follows:

The aim is gradually to reduce the number of NTRs and specific cases. An NTR can be removed either because it is superseded by a harmonised requirement in a UTP, or because the requirement is no longer needed, for example because the rail network in a Contracting State is modified. In case a national technical requirement falls, in full or in part, in the scope of a requirement laid down in the UTP, it should be transferred into the UTP in the form of a specific case ~~In some cases, the NTR can be transferred into the UTP, in full or in part, in the form of a specific case~~ (see also point 5.3.3 of this handbook). Only when there are no more technical barriers to interoperability can the railways unlock their full potential as a competitive international land transport mode.

4. In point 10.3, second paragraph, the text is modified to read as follows:

The requirements that ECMs must meet in order to be certified and the qualifications of ECM certification bodies are harmonised between the EU and OTIF. Consequently, for

véhicules en trafic international relevant des RU ATMF, il revient au même que leur ECE soit certifiée conformément au droit de l'UE ou à la COTIF et un véhicule ne devrait donc pas être refusé au motif que son ECE est certifiée conformément à l'un ou l'autre.

5. Au point 10.3, dernier paragraphe, le texte est modifié comme suit :

En résumé :

- aux fins de la circulation des véhicules au sein du champ d'application des RU ATMF, toute ECE assignée à un véhicule et certifiée conformément aux règles de la COTIF ou de l'UE doit être acceptée en trafic international ;
- aux fins de la fourniture de service des ECE sur le territoire d'un État partie, l'État partie en question peut requérir que l'ECE se conforme à la réglementation applicable sur son territoire ~~les États parties peuvent requérir que l'ECE se conforme à la réglementation applicable sur leur territoire~~, y compris au droit de l'UE dans le cas de membres de l'UE.

und der OTIF harmonisiert. Folglich ist es für Fahrzeuge im internationalen Verkehr im Anwendungsbereich der ER ATMF unerheblich, ob ~~ein EVU~~ ihre ECM nach EU-Recht oder nach COTIF zertifiziert ist. Fahrzeuge dürfen daher nicht aufgrund der Tatsache abgelehnt werden, dass ihre ECM nach COTIF- oder EU-Vorschriften zertifiziert ist.

5. In Punkt 10.3, letzter Absatz, wird der Text wie folgt geändert:

In Kürze:

- Für die Bewegung von Fahrzeugen im Rahmen der ER ATMF sollte im internationalen Verkehr jede ECM akzeptiert werden, die einem Fahrzeug zugewiesen ist, das gemäß den COTIF- oder EU-Vorschriften zertifiziert ist;
- für die Erbringung von ECM-Dienstleistungen im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaats können kann ~~dieser~~ Vertragsstaaten~~n~~ verlangen, dass ECM den in ihrem Hoheitsgebiet geltenden Vorschriften entsprechen, einschließlich des EU-Rechts für EU-Mitgliedstaaten.

vehicles in international traffic in the scope of the ATMF UR, it does not matter whether ~~an~~ their ECM is certified according to EU law or according to COTIF. Vehicles should not therefore be rejected based on whether its ECM is certified under COTIF or EU rules.

5. In point 10.3, last paragraph, the text is modified to read as follows:

In summary:

- For the purpose of vehicle movements in the scope of the ATMF UR, any ECM assigned to a vehicle that is certified in accordance with COTIF or EU rules should be accepted in international traffic;
- For the purpose of providing ECM services on the territory of a Contracting State, that Contracting States~~s~~ may require that ECMs comply with the rules applicable on their territory, including EU law for members of the EU.



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

Commission d'experts techniques
Fachausschuss für technische Fragen
Committee of Technical Experts

TECH-25040

Original: FR DE EN

17^e session (17-18.6.2025) / 17. Tagung (17.-18.6.2025) / 17th session (17-18.6.2025)

Document de séance 2: Modifications proposées à la 17^e session de la Commission d'experts techniques

Sitzungsdokument 2: Änderungen, die bei der 17. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen vorgeschlagen werden

Room document 2: Modifications proposed at the 17th session of the Committee of Technical Experts

FR	DE	EN
Modifications à l'annexe 2 du document TECH-25003-CTE17-4.1 du 24 février 2025 (PTU LOC&PAS) 1. Au point 0.1, le texte du tiret est modifié comme suit : (Concerne uniquement la version allemande.) 2. Au point 7.1.1.5.1 (19), le texte est modifié comme suit : La conformité/non-conformité avec le cas spécifique concernant l'embranchement pour l'accès et la sortie du véhicule au sens du point 7.3.2.6 de la PTU<u>STI</u> PMR doit être consignée dans le dossier technique. Pour les unités destinées à une exploitation en Allemagne, la conformité/non-conformité avec les cas spécifiques doit être documentée par application de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index [74] du tableau 20 et du tableau 21 de la PTU<u>STI</u> PMR.	Änderungen des Anhangs 2¹ zu Dokument TECH-25003-CTE17-4.1 vom 24. Februar 2025 (ETV LOC&PAS) 1. In Abschnitt 0.1 wird der Text des Strichs wie folgt geändert: – Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 der Kommission vom 18. November 2014, zuletzt geändert durch die Durchführungsverordnung (EU) 2023/1694 vom 10. August 2023, nachstehend bezeichnet als TSI LOC&PAS:2014. 2. In Abschnitt 7.1.1.5.1 (19), wird der Text wie folgt geändert: (betrifft nur die französische und englische Fassung)	Modifications to Annex 2 to document TECH-25003-CTE17-4.1 of 24 February 2024 (UTP LOC&PAS) 1. In point 0.1, the text of the indent is changed to read as follows: (Concerns the German version only.) 2. In point 7.1.1.5.1 (19), the text is modified to read as follows: The compliance/non-compliance with the specific case on the step position for vehicle access and egress defined in point 7.3.2.6 of the UTP-PRM <u>TSI</u> shall be recorded in the technical file. For units intended to operate in Germany, the compliance/non-compliance with the specific cases shall be documented by the application of the specification referenced in Appendix J-1 index [74] to Table 20 and Table 21 of the UTP-PRM <u>TSI</u>.

¹ In der deutschen Fassung steht im Seitenkopf der Anlage 2 fälschlich „Anlage 1“. Dies betrifft nur die deutsche Sprachversion.

3. Au point 7.1.1.5.1 (20) (a), le texte est modifié comme suit :

la conformité ou la non-conformité avec les exigences concernant les effets aérodynamiques, telles qu'énoncées au point 7.3.2.8 de la STI LOC&PAS, doit être consignée dans le dossier technique. La non-conformité avec les exigences doit exclure l'Italie du domaine d'utilisation ;

4. Au point 7.1.1.5.1 (20) (b), le texte est modifié comme suit :

la conformité ou la non-conformité avec les exigences concernant la sécurité incendie et l'évacuation, telles qu'énoncées au point 7.3.2.20 de la STI LOC&PAS, doit être consignée dans le dossier technique. La non-conformité avec les exigences doit exclure l'Italie du domaine d'utilisation ;

5. Au point 7.1.1.5.1 (20) (c), le texte est modifié comme suit :

la conformité ou la non-conformité avec les exigences concernant la disponibilité de marche et le système de confinement et de contrôle des incendies, telles qu'énoncées au point 7.3.2.21 de la STI LOC&PAS, doit être consignée dans le dossier technique. La non-conformité avec les exigences doit exclure le tunnel sous la Manche du domaine d'utilisation ;

3. In Abschnitt 7.1.1.5.1 (20) (a), wird der Text wie folgt geändert:

Die Erfüllung/Nichterfüllung der Anforderungen bezüglich der aerodynamischen Wirkungen gemäß Abschnitt 7.3.2.8 der TSI LOC&PAS ist im technischen Dossier einzutragen. Die Nichterfüllung der Anforderungen schließt Italien aus dem Verwendungsgebiet aus.

4. In Abschnitt 7.1.1.5.1 (20) (b), wird der Text wie folgt geändert:

Die Erfüllung/Nichterfüllung der Anforderungen bezüglich Brandschutz und Evakuierung gemäß Abschnitt 7.3.2.20 der TSI LOC&PAS ist im technischen Dossier einzutragen. Die Nichterfüllung der Anforderungen schließt Italien aus dem Verwendungsgebiet aus.

5. In Abschnitt 7.1.1.5.1 (20) (c), wird der Text wie folgt geändert:

Die Erfüllung/Nichterfüllung der Anforderungen bezüglich Fahrfähigkeit und der Systeme zur Eindämmung und zur Bekämpfung von Bränden gemäß Abschnitt 7.3.2.21 der TSI LOC&PAS ist im technischen Dossier einzutragen. Die Nichterfüllung der Anforderungen schließt den Kanaltunnel aus dem Verwendungsgebiet aus.

3. In point 7.1.1.5.1 (20) (a), the text is modified to read as follows:

The compliance/non-compliance with the requirements regarding aerodynamic effects as set out in point 7.3.2.8 of the LOC&PAS TSI shall be recorded in the technical file. Non-compliance with the requirements shall exclude Italy from the area of use.

4. In point 7.1.1.5.1 (20) (b), the text is modified to read as follows:

The compliance/non-compliance with the requirements regarding fire safety and evacuation as set out in point 7.3.2.20 of the LOC&PAS TSI shall be recorded in the technical file. Non-compliance with the requirements shall exclude Italy from the area of use.

5. In point 7.1.1.5.1 (20) (c), the text is modified to read as follows:

The compliance/non-compliance with requirements regarding running capability and fire containment and control system as set out in point 7.3.2.21 of the LOC&PAS TSI shall be recorded in the technical file. Non-compliance with the requirements shall exclude the Channel tunnel from the area of use.

6. Au point 7.1.1.5.1 (20) (d), le texte est modifié comme suit :

la conformité ou la non-conformité avec les exigences concernant le contrôle de l'état des boîtes d'essieu par des équipements en bord de voie, telles qu'énoncées au point 7.3.2.3 [de la STI LOC&PAS](#), doit être consignée dans le dossier technique. La non-conformité avec les exigences doit exclure la France et/ou la Suède du domaine d'utilisation ;

7. Au point 7.1.1.5.1 (21) (a), le texte est modifié comme suit :

Pour les unités conçues pour une exploitation sur un écartement de voie de 1 668 mm, la conformité aux points 7.3.2.5 et 7.3.2.6 [de la STI LOC&PAS](#) est obligatoire et les cas spécifiques suivants doivent être pris en considération :

- a) la conformité/non-conformité avec le cas spécifique concernant les bogies conçus pour circuler sur un écartement de voie de 1 668 mm au sens du point 7.3.2.5 *bis* [de la STI LOC&PAS](#) doit être consignée dans le dossier technique. La non-conformité doit exclure du domaine d'emploi le réseau espagnol d'écartement 1 668 mm ;
- b) la conformité/non-conformité avec le cas spécifique concernant l'embranchement pour l'accès et la sortie

6. In Abschnitt 7.1.1.5.1 (20) (d), wird der Text wie folgt geändert:

Die Erfüllung/Nichterfüllung der Anforderungen bezüglich der Zustandsüberwachung von Radsatzlagern durch streckenseitige Anlagen gemäß Abschnitt 7.3.2.3 [der TSI LOC&PAS](#) ist im technischen Dossier einzutragen. Die Nichterfüllung der Anforderungen schließt Frankreich und/oder Schweden aus dem Verwendungsgebiet aus.

7. In Abschnitt 7.1.1.5.1 (21) (a), wird der Text wie folgt geändert:

Bei Einheiten, die für den Betrieb auf einer Spurweite von 1 668 mm ausgelegt sind, ist die Einhaltung der Abschnitte 7.3.2.5 und 7.3.2.6 [der TSI LOC&PAS](#) verpflichtend und es müssen die folgenden Sonderfälle berücksichtigt werden:

- (a) Die Erfüllung/Nichterfüllung des Sonderfalls gemäß Abschnitt 7.3.2.5a [der TSI LOC&PAS](#) zu Drehgestellen, die für den Betrieb auf einer Spurweite von 1 668 mm ausgelegt sind, ist im technischen Dossier einzutragen. Die Nichterfüllung schließt das spanische Netz der Spurweite 1 668 mm aus dem Verwendungsgebiet aus.
- (b) Die Erfüllung/Nichterfüllung des Sonderfalls bezüglich der Position von Stufen zum Ein- und Ausstieg gemäß Abschnitt 7.3.2.6. [der TSI PRM](#) ist im

6. In point 7.1.1.5.1 (20) (d), the text is modified to read as follows:

The compliance/non-compliance with the requirements regarding the axle bearing condition monitoring by line side equipment as set out in point 7.3.2.3 [of the LOC&PAS TSI](#) shall be recorded in the technical file. Non-compliance with the requirements shall exclude France and/or Sweden from the area of use.

7. In point 7.1.1.5.1 (21), the text is modified to read as follows:

For units designed for operation on 1668 mm track gauge, the compliance with points 7.3.2.5 and 7.3.2.6 [of the LOC&PAS TSI](#) is mandatory and the following specific cases shall be considered:

- (a) The compliance/ non-compliance with the specific case on bogies designed to run on 1668 mm track gauge defined in point 7.3.2.5a [of the LOC&PAS TSI](#) shall be recorded in the technical file. Non-compliance shall exclude Spanish 1668 mm track gauge network from the area of use.
- (b) The compliance/ non-compliance with the specific case on the step position for vehicle access and egress defined in point 7.3.2.6 of the ~~UTP~~-PRM [TSI](#) shall be recorded in the technical file. For units designed for operation on

du véhicule au sens du point 7.3.2.6 de la ~~PTU~~STI PMR doit être consignée dans le dossier technique. Pour les unités conçues pour une exploitation sur un écartement de voie de 1 435 mm et qui ne sont pas en conformité avec le cas spécifique, le point 7.3.2.7 de la ~~PTU~~STI PMR s'applique.

technischen Dossier einzutragen. Für Einheiten, die für den Betrieb auf einer Spurweite von 1 435 mm ausgelegt sind und dem Sonderfall nicht entsprechen, gilt Abschnitt 7.3.2.7 der TSI PRM.

1435 mm track gauge and not compliant with the specific case, point 7.3.2.7 of the ~~UTP~~-PRM TSI shall apply.