



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-16017-CTE9-4.1**

**01.04.2016**

Original: EN

**BERICHT DER ARBEITSGRUPPE WG TECH DES FACHAUSSCHUSSES  
FÜR TECHNISCHE FRAGEN**

---

Zur Information

## **1. AUFGABEN DER WG TECH NACH DER 8. TAGUNG DES FACHAUSSCHUSSES FÜR TECHNISCHE FRAGEN (JUNI 2015)**

Bei seiner 8. Tagung am 10. Juni 2015 hat der CTE 8 das Dokument mit dem Titel „Strategie und Arbeitsprogramm der Sektion Technik der OTIF für 2015 und 2016“ diskutiert. Im Einklang mit dem Ergebnis der Diskussion hat sich die Abteilung Technik des Sekretariates der OTIF auf die folgenden Prioritäten konzentriert:

1. Entwicklung zusätzlicher Anforderungen für einmalige Zulassungen von Personenwagen als Anhang zur ETV und zur TSI LOC&PAS, im Rahmen einer ERA-Arbeitsgruppe.
2. Auf internationaler Ebene zugängliche harmonisierte technische Lösungen für Fahrzeug-Fahrzeug-Schnittstellen für Personenwagen, zusätzlich zur ETV/TSI LOC&PAS.
3. Entwicklung angemessener Instrumente (z. B. Leitfäden oder Vorschriften) zu den Pflichten der am Betrieb beteiligten Akteure (d. h. EVU, Halter, ECM), mit denen in Bezug auf den neuen Artikel 15a ATMF weitere Klarheit und eine Vision für die Interoperabilität außerhalb der EU geschaffen werden soll. Als erstes soll die Situation analysiert und der Bedarf an einer Rechtsgrundlage für weitere Entwicklungen ausgemacht werden.
4. Zusammenarbeit mit den RID-Experten zur Verbesserung der Kohärenz zwischen den ATMF und dem RID.
5. Entwicklung von Grundsätzen für das Verfassen von Rechtstexten zur Änderung oder Revision von ETV und deren anschließende Veröffentlichung.
6. Verfolgung der Arbeiten der ERA, insbesondere in Bereichen, in denen äquivalente OTIF- und EU-Vorschriften bestehen. Gegebenenfalls ist in Kooperation mit der ERA die WG TECH über diese Entwicklungen an den Rechtstexten der EU und die auf OTIF-Seite notwendigen Schritte zu unterrichten.
7. Entwicklung von Erläuterungsdokumenten für:
  - die APTU,
  - die Gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken (ETV GEN-G) und
  - die Verfahren zur Bewertung der Konformität (ETV GEN-D).
8. Monitoring- und Weiterverbreitungsaktivitäten, insbesondere in Nicht-EU-Mitgliedstaaten.

## **2. ARBEITEN DER WG TECH SEIT DER 8. TAGUNG DES FACHAUSSCHUSSES FÜR TECHNISCHE FRAGEN**

Die ständige Arbeitsgruppe TECH hat dreimal getagt:

- 26. Tagung am 9. und 10. September 2015 in Amiens,
- 27. Tagung am 17. und 18. November 2015 in Bern,
- 28. Tagung am 16. und 17. Februar 2016 in Bern.

Delegationen der folgenden 10 MS waren an den Tagungen vertreten:

Belgien, Bosnien und Herzegowina, Deutschland, Frankreich, Italien, Rumänien, Schweiz, Serbien, Tschechische Republik und Türkei.

Die GD MOVE der Europäischen Kommission, die ERA sowie die internationalen Nichtregierungsorganisationen und Verbände CER und UNIFE waren ebenfalls an den Tagungen vertreten.

### **3. FÜR DIE ANNAHME DURCH DEN CTE VORBEREITETE DOKUMENTE:**

#### **3.1 Änderung der TSI WAG – Bewertung der Verbundstoffsohlen**

(Diskutiert bei der 26., 27. und 28. Tagung)

Die EU hat Vorschriften für die Bewertung von Verbundstoffsohlen als Interoperabilitätskomponenten durch benannte Stellen angenommen (Verordnung Nr. 2015/924). Vor Inkrafttreten dieser Spezifikationen wurde die Genehmigung der Verbundstoffsohlen durch den UIC vorgenommen. Um auf COTIF-Ebene ähnliche Vorschriften zu schaffen, sollte die ETV geändert werden.

Die WG TECH hat den Änderungsentwurf der ETV WAG diskutiert und festgestellt, dass das Dokument die in der EU vorgenommenen Änderungen widerspiegelt. Neben Punkt 4.2.3.6.4 „Anforderungen für die Rückverfolgbarkeit von Radsatzwellen“ war der Änderungsentwurf der ETV WAG bereit für eine Abstimmung im CTE 9. Die Änderungen betreffend die Rückverfolgbarkeit der Radsatzwellen wurde unter der Bedingung akzeptiert, dass die ERA den Bericht zur Instandhaltung von Güterwagen, auf den in der TSI und ihren Anhängen verwiesen wird, mit Referenznummer und Datum versehen liefert und die Anhänge veröffentlicht.

#### **3.2 Änderung der ETV GEN-G – CSM Entwurfsziele**

(Diskutiert bei der 26., 27. und 28. Tagung)

2015 wurden die CSM-Vorschriften der EU durch die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2015/1136 der Europäischen Kommission durch Hinzufügen zusätzlicher Risikoakzeptanzkriterien geändert. Ziel dieser Änderungen war die Erleichterung der gegenseitigen Anerkennung der Bewertungsergebnisse zu strukturellen Teilsystemen und Fahrzeugen zwischen Staaten, insbesondere in Fällen, wo der Vorschlagende sich für die Anwendung einer expliziten Risikoabschätzung entscheidet. In derartigen Fällen könnten harmonisierte Entwurfsziele verwendet werden, um die Akzeptanz von Risiken aufzuzeigen, die durch Funktionsausfälle eines technischen Systems verursacht wurden. Um zwischen der Akzeptanz von Risiken im Zusammenhang mit technischen Systemen einerseits und der Akzeptanz von betrieblichen Risiken und des Gesamtrisikos auf der Ebene des Eisenbahnsystems andererseits unterscheiden zu können, wurde zudem der Begriff „Risikoakzeptanzkriterien“ in Bezug auf technische Systeme in „harmonisierte Entwurfsziele“ für solche technischen Systeme geändert.

Der Änderungsentwurf für die ETV GEN-G wurde diskutiert und es wurde festgestellt, dass der Entwurf dem CTE 9 zur Annahme vorgelegt werden kann.

### **4. VON DER WG TECH DISKUTIERTHE THEMEN:**

#### **4.1 Austauschbare Personenwagen**

(Diskutiert bei der 26., 27. und 28. Tagung)

In 2015 und 2016 hat die Arbeitsgruppe der ERA zur einmaligen Genehmigung (WP „*Unique authorisation*“) eine Empfehlung an die Kommission zur Änderung der TSI LOC&PAS verfasst, um Bedingungen zu schaffen, unter denen ein Fahrzeug, sobald es in einem Mitgliedstaat genehmigt ist, keine weitere Inbetriebnahmegenehmigung benötigt, um auch in anderen MS zu verkehren. Das Sekretariat der OTIF hat die Arbeiten der ERA-Arbeitsgruppe verfolgt und gemeinsam mit der ERA die WG TECH regelmäßig über den Stand der Arbeiten informiert.

Die einmalige Genehmigung ist ein für austauschbare Personenwagen notwendiges Element, ein weiteres Element besteht in kompatiblen Fahrzeug-Fahrzeug-Schnittstellen, wie Kupplungen und Datenschnittstellen. Bei der WG TECH 26 konnte insbesondere die CER einen von ERA und Sekretariat der OTIF gemeinsam eingereichten Vorschlag nicht unterstützen. Da die Vorschriften jedoch auf die Erleichterung des Fahrzeugaustauschs für den Sektor abzielen, sollte dieser, insbesondere die CER, die

Vorschriften auch als sinnvoll betrachten. Um eine Lösung zu finden, die von der CER unterstützt werden kann, hat die Europäische Kommission am 4. November einen Workshop organisiert, an dem ERA, CER, UNIFE und das Sekretariat der OTIF teilgenommen haben. Heraus kam eine detaillierte Liste an Spezifikationen, die von der ERA als Input für ihre Arbeitsgruppe genutzt werden konnte. Im Januar 2016 begann die Arbeitsgruppe der ERA zur TSI LOC&PAS ausgehend von der im Workshop entwickelten Liste mit der Entwicklung einer Zusatzbestimmung zur Austauschbarkeit von Fahrzeugen für den allgemeinen Betrieb. Die Anwendung dieser neuen TSI-Bestimmungen zu Fahrzeug-schnittstellen wird freiwillig sein. Die Vorschriften zu austauschbaren Personenwagen sollten 2017 oder spätestens 2018 fertig sein.

## **4.2 EU/OTIF-Äquivalenztafel**

(Diskutiert bei der 26., 27. und 28. Tagung)

Die WG TECH nahm die aktualisierten Fassungen der Äquivalenztafel zur Kenntnis und betonte deren entscheidende Bedeutung für den Eisenbahnsektor und zur Überprüfung der Äquivalenz zwischen OTIF- und EU-Recht.

## **4.3 Entwurf eines Erläuterungsdokumentes für die ETV GEN-D (Bewertungsmodul)**

(Diskutiert bei der 28. Tagung)

Das Sekretariat hat ein Erläuterungsdokument zu den Grundsätzen und zur Struktur der Bewertungsverfahren der ETV verfasst und erklärt, dass es dem CTE 9 zur Diskussion vorgelegt wird. Veröffentlicht wird es erst nach der Prüfung durch den CTE.

## **4.4 Gemeinsame Arbeitsgruppe RID/ATMF des Sekretariates der OTIF und der Europäischen Kommission**

(Diskutiert bei der 28. Tagung)

Wie bei der 8. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen bekannt gegeben, wurde infolge der gemeinsamen Analyse des Sekretariates der OTIF und der Europäischen Kommission mit dem Titel „Zusammenwirken von RID und ATMF zur Verbesserung der Kohärenz zwischen den COTIF-Anhängen C und G“ eine Arbeitsgruppe ins Leben gerufen. Basierend auf diesem gemeinsamen Papier umfasst das Aufgabengebiet der Arbeitsgruppe folgende Aspekte:

- Analyse der Ergebnisse der oben erwähnten Studie der Kommission und Bestimmung der Bereiche, in denen das Zusammenwirken zwischen Eisenbahn- und Gefahrgutvorschriften verbessert werden sollte;
- Identifizierung der nach Abschluss der Studie neu aufgetretenen Aspekte;
- Feststellung, ob die von den Akteuren bereits ergriffenen Maßnahmen ausreichend sind. Wenn nicht, alle ungelösten Probleme ermitteln und angemessene Maßnahmen vorschlagen. Mit „Maßnahmen“ sind in diesem Zusammenhang sowohl gesetzliche als auch nicht gesetzliche gemeint;
- Vorschlag eines angemessenen Rahmens für alle Themen, die in den Aufgabenbereich beider Ausschüsse fallen, basierend auf den innerhalb der vorgenannten Aufgaben bestimmten Aspekten und Lösungen.

Die erste Tagung der Arbeitsgruppe fand am 3. und 4. Februar 2016 in Bern statt. Das Sekretariat der OTIF hat die WG TECH kurz darüber in Kenntnis gesetzt.

#### **4.5 Entwicklung von Grundsätzen zur Änderung von ETV und deren anschließende Veröffentlichung**

(Diskutiert bei der 27. Tagung)

Technische Vorschriften wie die ETV müssen regelmäßig aktualisiert werden. Dies stellt in Bezug auf die Koordinierung und Veröffentlichung der geltenden Vorschriften eine Herausforderung dar. Kleinere redaktionelle Änderungen müssen zwar nicht dazu führen, dass die gesamte ETV umbenannt und mit einem neuen Inkrafttretensdatum zu versehen ist, gleichzeitig müssen die letzten Fassungen der Vorschriften den Nutzern über die Website der Organisation jederzeit leicht zugänglich sein.

Entsprechend der Aufforderung des CTE 8 hat das Sekretariat seine Ideen für die Koordinierung und Veröffentlichung aufeinanderfolgender Änderungen an Vorschriften (wie den ETV) präsentiert. Um einen leichten Zugang zu den letzten Fassungen der technischen Vorschriften des COTIF zu gewährleisten, wird das Sekretariat konsolidierte Fassungen der geänderten Instrumente veröffentlichen. Eine konsolidierte Fassung umfasst alle aktuellen (geänderten) Vorschriften eines Instruments. Da das ursprüngliche Instrument und die Änderungen in der Regel nicht gleichzeitig in Kraft treten, ergibt sich als Folge, dass nicht alle Vorschriften einer konsolidierten Fassung das gleiche Inkrafttretensdatum haben. Eine konsolidierte Fassung sollte daher lediglich der Information dienen.

Das ursprüngliche Instrument bildet zusammen mit allen Änderungen das geltende Rechtsdokument, dessen Änderungen jede ihr eigenes Inkrafttretensdatum hat.

#### **4.6 Transposition der TSI TAF: Auflistung und Analyse der verschiedenen Umsetzungsoptionen**

(Diskutiert bei der 26. und 28. Tagung)

##### **a. Informationen über den Workshop**

Die ERA hat die Analyse der Pro- und Kontrapunkte der einzelnen Optionen für die Transposition der TSI TAF in den Rechtsrahmen der OTIF mit Blick auf die Szenarien und Unterszenarien der Studie der OTIF mit dem Titel „Analyse über die beste Vorgehensweise der OTIF mit der TSI TAF“ vorgestellt. Die ERA hat die Übertragung der TSI TAF in eine ETV mit Verweis auf die technischen Anhänge auf der ERA-Website (Szenario 2b der oben erwähnten Studie) unterstützt. Die EU hat diesen Vorschlag unterstützt.

Der Bedarf an einem Workshop zur Einführung der Nicht-EU-Stakeholder in den allgemeinen Rahmen der TAF wurde festgestellt. Das Sekretariat der OTIF wird gemeinsam mit der ERA Anfang 2016 einen solchen Workshop organisieren. Es konnte kein Nicht-EU-Mitgliedstaat der OTIF für die Ausrichtung des Workshops gefunden werden. Das Sekretariat begrüßte daher das Angebot von RailNet Europe, den Workshop in Wien auszurichten.

##### **b. Diskussion der Grundsätze und des Zeitplans für die Umsetzung**

Die Transposition der TAF in das COTIF könnte dem CTE frühestens zu seiner 10. Tagung im Juni 2017 zur Annahme vorgelegt werden. Die TSI TAF wird in eine ETV TAF übertragen, diese wird Verweise auf die technischen Anhänge auf der Website der ERA enthalten.

#### **4.7 Register der CSM-Bewertungsstellen**

(Diskutiert bei der 26. und 27. Tagung)

Das Sekretariat der OTIF stellte seine Initiative zur Einrichtung eines gemeinsamen Registers mit der ERA vor, in deren Rahmen die Akkreditierungs- und/oder Anerkennungsstellen und CSM-

Bewertungsstellen veröffentlicht werden sollen<sup>1</sup>. Diese Initiative ist analog zu dem von der ERA verwalteten gemeinsamen OTIF/ERA-ECM-Register.

Es wird festgestellt, dass es für die Einrichtung eines solchen gemeinsamen ERA/OTIF-CSM-Registers keines formellen CTE-Beschlusses bedarf, da die (überarbeiteten) ATMF und die ETV GEN-G bereits die Rechtsgrundlage dafür liefern. Sobald alle technischen Bedingungen gegeben sein werden, wird die ERA das Sekretariat der OTIF über den Zeitpunkt informieren, an dem mit der Einrichtung des gemeinsamen Registers begonnen werden kann.

#### **4.8 Analyse des Bedarfs an weiteren Klarstellungen betreffend die sicherheitsbezogenen Pflichten im EU-Recht und im COTIF**

(Diskutiert bei der 27. Tagung)

Das Sekretariat informierte die WG TECH in einer Präsentation über einige der konzeptuellen Unterschiede zwischen COTIF und EU-Recht. Man habe keine Probleme festgestellt, die gelöst werden müssten. Einige der expliziteren Aufgaben der Halter in den ATMF im Vergleich zum EU-Recht wurden dadurch erklärt, dass der Anwendungsbereich der ATMF nicht das gesamte Eisenbahnsystem umfasst, sondern lediglich die Zulassung und Verwendung von Fahrzeugen im internationalen Verkehr. Für den Austausch solcher Fahrzeuge müssen gewisse Aufgaben des Halters explizit beschrieben und festgelegt werden. Die permanente Koordination zwischen OTIF, Kommission und ERA, basierend auf der Verwaltungsvereinbarung, wurde als angemessenes Forum für die Bestimmung zukünftigen Handlungsbedarfs ausgemacht.

#### **4.9 Interoperabilität jenseits der EU**

(Diskutiert bei der 28. Sitzung)

Das Sekretariat der OTIF stellte seine ersten Gedanken zur Entwicklung einer „Interoperabilität jenseits der EU“ im Rahmen des COTIF vor. Unter praktischen Gesichtspunkten könnte das COTIF weiterentwickelt werden, um eine Grundlage für die Interoperabilität (im Sinne von Zügen, die die Grenze ohne anzuhalten überqueren) zu liefern. Dies wäre eine Ergänzung zum Anwendungsbereich der ATMF, die aktuell den Fahrzeugaustausch (nicht den Betrieb ganzer Züge) im internationalen Verkehr stützen. Während in der EU das Konzept der Interoperabilität an Marktöffnung und Wettbewerb geknüpft ist, sollte das COTIF kein bestimmtes Marktmodell vorschreiben oder sich darauf stützen. Weitere Details hierzu werden dem CTE präsentiert werden.

#### **4.10 Vorläufige Tagesordnung der 9. Tagung des CTE am 7. und 8. Juni 2016**

(Diskutiert bei der 28. Sitzung)

Die WG TECH hat die Tagesordnung für den CTE 9 vorbereitet.

### **5. PRÄSENTATIONEN DER MITGLIEDSTAATEN UND ORGANISATIONEN BEI DEN TAGUNGEN DER WG TECH**

#### **5.1 Informationen zu Entwicklungen im EU-Recht, die Auswirkungen auf die Äquivalenz mit dem OTIF-Recht haben, und Diskussion der nächsten Schritte**

##### **a. Viertes Eisenbahnpaket**

(Diskutiert bei der 26., 27. und 28. Tagung)

---

<sup>1</sup> Artikel 13 der ETV GEN-G

Die Europäische Kommission stellte die Hauptelemente des vierten Eisenbahnpakets vor: einen neuen Rahmen für Sicherheit und Interoperabilität. Sie erklärte sich bereit, eine Vorabanalyse über die möglichen Auswirkungen des vierten Eisenbahnpakets auf die Kompatibilität zwischen den neuen EU-Instrumenten einerseits und den APTU und ATMF andererseits durchzuführen. Das Sekretariat bot der Kommission hierzu seine Hilfe an.

#### **b. Lärmsenkungspolitik und Nachrüstung bestehender Güterwagen mit Verbundstoffsohlen**

(Diskutiert bei der 28. Tagung)

Die Europäische Kommission präsentierte ein Arbeitsdokument zu möglichen zukünftigen Schritten in der europäischen Lärmsenkungspolitik, darunter die Nachrüstung bestehender Güterwagen mit Verbundstoffsohlen. Die anschließende Diskussion machte deutlich, dass es in Bezug auf die Entwicklung einer Lärmsenkungspolitik in den einzelnen Mitgliedstaaten divergierende Ansichten gibt.

### **5.2 Aktivitäten und Entwicklungen innerhalb der ERA mit Bezug zu den Arbeiten der OTIF**

#### **a. TSI WAG – Beschränkte Revision**

(Diskutiert bei der 26. und 27. Tagung)

Die ERA stellte die 2015 durchgeführte limitierte Revision der TSI WAG vor, deren Annahme in der EU bis Ende 2016 erwartet wird, was bedeutet, dass die entsprechende Revision der ETV WAG frühestens im Juni 2017 angenommen werden kann. Diese limitierte Revision betrifft hauptsächlich die Schließung offener Punkte.

#### **b. Fahrzeugbezogene Register**

(Diskutiert bei der 26., 27. und 28. Tagung)

Die ERA stellte die „Rationalisierung der fahrzeugbezogenen Register“ (*Rationalisation of Vehicle Related Registers*, RVRR) vor, d. h. die Rationalisierung der NVR, ERATV, VKMR und ECM Register. Diese Arbeit steht im Zusammenhang mit den Spezifikationen des COTIF zu den nationalen Fahrzeugregistern. Das gemeinsame Europäische Fahrzeugregister (EVR) sollte daher mit den verbundenen NVR der Nicht-EU-OTIF-MS kompatibel bleiben.

Bei der 28. Tagung teilte das Sekretariat der OTIF mit, den Fragebogen der ERA zur Verwendung der Zollfelder in den NVR an die zuständigen Behörden der Nicht-EU-Staaten weitergeleitet zu haben. Hiermit sollen gemeinsame Elemente ermittelt werden, die eventuell in den harmonisierten NVR-Datensatz aufgenommen werden könnten. Es wurde erneut betont, dass es wichtig sei, die Funktionalität derjenigen NVR aus Nicht-EU-OTIF-MS, die bereits mit dem ECVVR verbunden sind, aufrechtzuerhalten.

Am 9. Februar 2016 fand ein Workshop der ERA zu den Registern ECVVR und ERATV statt. Neben dem Sekretariat der OTIF haben auch CH und TR sowie weitere Nicht-EU-MS an diesem Workshop teilgenommen. Die ERA nahm zur Kenntnis, dass bei Bedarf ggf. ein weiteres Training für die übrigen mit dem VVR verbundenen Nicht-EU-OTIF-MS, die die ERA-Software benutzen, organisiert werden könnte. Zum 7. Januar 2016 waren alle EU-MS plus CH und RS mit dem VVR verbunden.

#### **c. Ad-hoc Taskforce der ERA zum sektoralen System für die Akkreditierung benannter Stellen**

(Diskutiert bei der 28. Tagung)

Die ERA stellte ihre Aktivitäten in Zusammenhang mit der Entwicklung eines Akkreditierungssystems für benannte Stellen mithilfe einer Taskforce und in Übereinstimmung mit der Interoperabilitätsrichtlinie vor. Diese Arbeit steht in Zusammenhang mit den COTIF-Vorschriften in Artikel 5 ATMF und in der ETV GEN-E.

Die letzte Tagung der Ad-hoc Taskforce der ERA zum sektoralen System für die Akkreditierung benannter Stellen gemäß der Richtlinie 2008/57/EG hat am 3. Dezember 2015 in Lille stattgefunden. Das Sekretariat der OTIF hat an allen Tagungen teilgenommen. Die Empfehlung der Taskforce, welche die ERA der Kommission vorzulegen gedenkt, bestehen in einem sektoralen System für die Akkreditierung von Stellen zur Konformitätsbewertung zum Zweck der Notifizierung.

#### **d. Revision der CSM für die Konformitätsbewertung und CSM für die Überwachung**

(Diskutiert bei der 28. Tagung)

Die ERA stellte die Entwicklungen der Arbeiten der Arbeitsgruppe zur Überarbeitung der CSM für die Konformitätsbewertung und der CSM zur Überwachung vor. Die Arbeitsgruppe soll sicherstellen, dass eine kohärente Herangehensweise zwischen allen NSB gefunden wird, wobei berücksichtigt werden muss, dass auch die ERA zur Ausstellung einzelner Sicherheitszertifikate befugt sein wird. Die ERA wird der Kommission ihre Empfehlung am 1. Juni 2017 vorlegen. Diese Entwicklungen stehen in direkter Beziehung zum COTIF.

#### **e. Revision der TSI LOC&PAS**

(Diskutiert bei der 28. Tagung)

Die ERA informierte über den Stand der Dinge und die Hauptelemente betreffend die Revision der TSI LOC&PAS. Eine Empfehlung zur Revision der TSI LOC&PAS sei der Kommission im Dezember 2015 unterbreitet worden. Zudem plane die ERA die Schließung dreier offener Punkte und die Aufnahme optionaler Anforderungen für die Kompatibilität mit RIC-Personenwagen. Diese Vorschriften hätten Auswirkungen auf die Äquivalenz mit der ETV LOC&PAS.

#### **f. Revision der TSI OPE**

(Diskutiert bei der 28. Tagung)

Die ERA stellte die Hauptelemente der für 2016 und 2017 geplanten Revision der TSI OPE vor. Mit dieser Revision würden die Anlagen B und C der TSI OPE mit dem Ziel der weiteren Harmonisierung der Betriebsvorschriften und Sicherstellung der Interoperabilität weiterentwickelt. Eine der Hauptaufgaben sei die Reduzierung und/oder Streichung unnötiger nationaler Sicherheitsvorschriften, die vom EU-Recht bereits abgedeckt sind.

Das Sekretariat der OTIF hat an der Auftaktsitzung der ERA-Arbeitsgruppe zur Revision der TSI OPE teilgenommen. Das Sekretariat hat die Arbeitsgruppe an die aktuell bestehende Äquivalenz zwischen EU-Recht und COTIF erinnert, die es zu erhalten gelte. Daher müssten jegliche Änderungen an der TSI OPE mit der OTIF koordiniert werden, d. h. sie müssen dahingehend überprüft werden, auch auf COTIF-Ebene umsetzbar zu sein. Ebenfalls sollte sichergestellt werden, dass mit der Durchführung derselben Änderungen an beiden Rechtssystemen die Äquivalenz gewahrt bleibt.

#### **g. ECM-Vorschriften – Ausdehnung des Anwendungsbereiches**

(Diskutiert bei der 26., 27. und 28. Tagung)



2015 erhielt die ERA von der Kommission das Mandat, eine mögliche Ausdehnung des Anwendungsbereiches der ECM-Vorschriften auf alle Eisenbahnfahrzeuge zu analysieren. Der erste Schritt bestand in einer Folgenabschätzung der Ausdehnung des Anwendungsbereichs der ECM-Zertifizierung.

Das Sekretariat der OTIF hat sich mit einer Stellungnahme an den Arbeiten der ERA beteiligt. In dieser Stellungnahme hat es die Unterschiede zwischen den EU- und den Nicht-EU-Staaten in Bezug auf eine mögliche Ausdehnung des Anwendungsbereichs des ECM-Zertifizierungssystems beleuchtet. Einige der Hauptpunkte waren die Folgenden:

- Die obligatorische Zertifizierung der ECM für Güterwagen wurde vollständig umgesetzt und wurde nicht infrage gestellt.
- Im Falle von Lokomotiven und Wagengruppen ist es geläufig, dass das EVU, welches das Fahrzeug betreibt, gleichzeitig auch Halter und ECM des Fahrzeugs ist. In derartigen Fällen gibt es keine Unklarheiten betreffend Zuständigkeiten und das Eisenbahnunternehmen kann entscheidenden Einfluss auf die Qualität der Instandhaltung nehmen.
- Die Anzahl dieser Art Fahrzeuge, die unter dem COTIF international eingesetzt werden, ist beschränkt, wodurch die Zertifizierung von ECM zu relativ hohen Kosten pro Fahrzeug bei beschränktem Nutzen führen könnte.
- Eine Anwendung der ECM-Zertifizierung auf Fahrzeuge, die keine Güterwagen sind, auf freiwilliger Basis könnte eine gute Lösung darstellen.

\*\*\*\*\*