EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 15.4.2021
COM(2021) 178 final

2021/0095 (NLE)

Vorschlag für einen

# BESCHLUSS DES RATES

**über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union auf der 13. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) im Hinblick auf die Annahme von Änderungen der ETV Lokomotiven und Personenwagen, ETV Güterwagen und ETV über die Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität, die Annahme der ETV zur Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität und der ETV zum Teilsystem Infrastruktur, die Aktualisierung der Verweise auf die technischen Dokumente der TSI TAF in Anhang I der ETV TAF sowie die Überarbeitung der ATMF bezüglich der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM) zu vertreten ist**

# BEGRÜNDUNG

## 1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Die 13. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen (Committee of Technical Experts, CTE) der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) wird am 22. Juni 2021 in Bern stattfinden. Auf der Tagesordnung stehen die folgenden Beschlussvorschläge:

– Änderung der ETV Lokomotiven und Personenwagen;

– Änderung der ETV Güterwagen;

– Änderung der ETV über die Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität;

– Annahme der ETV zur Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität;

– Annahme der ETV zum Teilsystem Infrastruktur;

– Überarbeitung der ATMF bezüglich der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM);

– Aktualisierung der Verweise auf die technischen Dokumente der TSI TAF in Anhang I der ETV TAF.

Der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt zu den oben genannten, vom CTE zu fassenden Beschlüssen muss durch einen Beschluss des Rates auf der Grundlage von Artikel 218 Absatz 9 AEUV festgelegt werden.

## 2. KONTEXT DES VORSCHLAGS

### 2.1. Das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)

Das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls von Vilnius vom 3. Juni 1999 (im Folgenden das „COTIF“) ist ein internationales Übereinkommen, dem die Union und 25 Mitgliedstaaten (alle Mitgliedstaaten mit Ausnahme von Zypern und Malta) als Vertragsparteien angehören.

Die Europäische Union ist dem COTIF mit dem Beschluss 2013/103/EU des Rates vom 16. Juni 2011[1] beigetreten. In Anhang III des genannten Beschlusses wurden die internen Regelungen für den Rat, die Mitgliedstaaten und die Kommission hinsichtlich der Verfahren im Rahmen der OTIF festgelegt. Gemäß Nummer 3.1 des besagten Anhangs III wird das Stimmrecht für Tagesordnungspunkte, die in die ausschließliche Zuständigkeit der Union fallen, von der Kommission ausgeübt.

Laut Artikel 2 § 1 des COTIF besteht das Ziel der OTIF darin, den internationalen Eisenbahnverkehr in jeder Hinsicht zu fördern, zu verbessern und zu erleichtern, insbesondere durch die Aufstellung einheitlicher Rechtsordnungen in verschiedenen, den internationalen Eisenbahnverkehr betreffenden Rechtsbereichen. Das COTIF regelt auch die Arbeitsweise der Organisation sowie ihre Ziele, Befugnisse, Beziehungen zu den Vertragsstaaten und ihre Tätigkeiten im Allgemeinen.

[1] Beschluss 2013/103/EU des Rates vom 16. Juni 2011 über die Unterzeichnung und den Abschluss der Vereinbarung zwischen der Europäischen Union und der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr über den Beitritt der Europäischen Union zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls von Vilnius vom 3. Juni 1999 (ABl. L 51 vom 23.2.2013, S. 1).

Das COTIF behandelt somit den Eisenbahnverkehr betreffende Rechtsvorschriften in einer Reihe von rechtlichen und technischen Eisenbahnfragen und ist in zwei Teile untergliedert: das eigentliche Übereinkommen, das die Arbeitsweise der OTIF regelt, sowie acht Anhänge, in denen einheitliche Rechtsvorschriften für den Eisenbahnverkehr festgelegt werden:

– Anhang A – Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen (**CIV**)

– Anhang B – Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (**CIM**)

– Anhang C – Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (**RID**)

– Anhang D – Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr (**CUV**)

– Anhang E – Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (**CUI**)

– Anhang F – Einheitliche Rechtsvorschriften für die Verbindlicherklärung technischer Normen und für die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist (**ER APTU**)

– Anhang G – Einheitliche Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird (**ER ATMF**)

– Anhang H – Einheitliche Rechtsvorschriften für den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr (**ER EST**).

Gestützt auf die Anhänge F und G des COTIF gibt es zwölf einheitliche technische Vorschriften (ETV), die die technische Interoperabilität betreffen. Die ETV des COTIF haben denselben Zweck wie die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) der EU bei der Zulassung zum internationalen Verkehr.

42 der 47 Staaten, die Vertragsparteien des COTIF sind, einschließlich der bereits erwähnten 25 Mitgliedstaaten der EU, wenden die Anhänge F und G an.

### 2.2. Der OTIF-Fachausschuss für technische Fragen (CTE)

Der CTE wurde gemäß Artikel 13 § 1 Buchstabe f des COTIF eingesetzt. In ihm sind diejenigen Mitgliedstaaten der OTIF vertreten, die die Anhänge F und G (APTU, ATMF) des COTIF anwenden.

Der CTE ist für Angelegenheiten zuständig, die die Interoperabilität und die technische Harmonisierung im Eisenbahnbereich und die Verfahren der technischen Zulassung betreffen. Er erarbeitet die Anhänge APTU und ATMF sowie die darin enthaltenen einheitlichen Rechtsvorschriften, die für Eisenbahnmaterial gelten, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist, und die insbesondere Folgendes betreffen:

- die Annahme technischer Vorschriften für Fahrzeuge und Infrastruktur und die Verbindlicherklärung von Normen;
- Verfahren für die Konformitätsbewertung von Fahrzeugen;
- Bestimmungen über die Instandhaltung von Fahrzeugen;
- Verantwortlichkeiten für die Zugbildung und den sicheren Betrieb von Fahrzeugen;

- Bestimmungen zur Risikoevaluierung und -bewertung;
- Spezifikationen für Fahrzeugregister.

Der CTE verfügt derzeit über eine ständige Arbeitsgruppe (WG TECH), die für die Vorbereitung der Beschlüsse des Fachausschusses zuständig ist.

Gemäß Artikel 20 § 1 Buchstabe b des COTIF und gemäß Artikel 6 des Anhangs F (APTU) ist der CTE für die Annahme oder Änderung der ETV zuständig. Nach Artikel 15 § 2 ATMF ist der CTE zuständig für den Vorschlag von Änderungen der ATMF in Bezug auf die für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM).

### 2.3. Annahme von Rechtsakten durch den CTE

Gemäß Artikel 6 APTU entscheidet der CTE über die Annahme eines Anhangs oder einer Bestimmung zu dessen Änderung nach dem Verfahren, das in den Artikeln 16 und 20 sowie in Artikel 33 § 6 des Übereinkommens festgelegt ist. Das übliche Verfahren zur Annahme von ETV kann eineinhalb Jahre in Anspruch nehmen.

### 2.4. Auf der Tagung am 22. Juni 2021 zur Annahme durch den CTE vorgesehene Rechtsakte

#### *2.4.1. Änderung der ETV Lokomotiven und Personenwagen, der ETV Güterwagen sowie der ETV über die Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität*

Bei den einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) der OTIF handelt es sich um eine Reihe technischer Spezifikationen, die sich aus den Grundsätzen, Zielen und Verfahren des COTIF in Bezug auf die Herstellung und den Betrieb von Eisenbahnmaterial ergeben und dem übergeordneten Ziel dienen, ein Höchstmaß an Interoperabilität zu erreichen. Die ETV der OTIF haben denselben Zweck wie die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) der EU.

Um die Gleichwertigkeit von Fahrzeugen, die nach dem Recht der Europäischen Union genehmigt wurden, und Fahrzeugen, die nach Artikel 3a ATMF zum internationalen Verkehr zugelassen wurden, zu gewährleisten, müssen die TSI der Europäischen Union und die ETV des COTIF fortlaufend in Einklang stehen.

Mit den zur Annahme durch den CTE vorgeschlagenen Änderungen wird die vollständige Gleichwertigkeit im Sinne der ATMF zwischen den Bestimmungen der Europäischen Union und des COTIF weiterhin sichergestellt.

- ETV Lokomotiven und Personenwagen (LOC&PAS)

Bei dieser ETV handelt es sich um eine Spezifikation, die für ein bestimmtes Teilsystem im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gilt und die Interoperabilität der technischen Systeme und Komponenten gewährleistet, die im internationalen Eisenbahnverkehr erforderlich sind. Die aktuell geltende ETV LOC&PAS wurde auf der Grundlage der Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 der Kommission (TSI LOC&PAS)[2] der Europäischen Union erarbeitet.

Ziel des Vorschlags zur Änderung der ETV LOC&PAS ist es, die neuen Elemente aufzunehmen, die sich aus der Überarbeitung der Einheitlichen Rechtsvorschriften ER APTU

[2] Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über eine technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge — Lokomotiven und Personenwagen“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 228).

vom 1. März 2019 ergeben haben, und sicherzustellen, dass sie mit der TSI LOC&PAS der Europäischen Union in der von der EU am 16. Mai 2019 durch die Durchführungsverordnung (EU) 2019/776 der Kommission[3] sowie am 9. März 2020 durch die Durchführungsverordnung (EU) 2020/387 der Kommission[4] geänderten Fassung weiterhin in Einklang stehen.

Um die gegenseitige Anerkennung von Fahrzeugen, die nach dem Recht der Europäischen Union genehmigt wurden, und Fahrzeugen, die nach Artikel 3a ATMF zum internationalen Verkehr zugelassen wurden, fortlaufend zu gewährleisten, müssen die TSI der Europäischen Union und die ETV des COTIF fortlaufend in Einklang stehen.

Darüber hinaus sollten nach dem EU-Austritt des Vereinigten Königreichs die für das britische Netz geltenden Sonderfälle, nachdem diese aus der TSI gestrichen wurden, in die ETV aufgenommen werden.

Schlussfolgerung: Die Europäische Union kann der von der OTIF vorgeschlagenen Änderung der ETV Lokomotiven und Personenwagen zustimmen.

- ETV Fahrzeuge — Güterwagen (ETV WAG)

Die ETV Güterwagen enthält Anforderungen in Bezug auf Fahrzeuge zur Beförderung von Lastkraftwagen. Aktuell entsprechen diese der TSI WAG in der von der Europäischen Union durch die Durchführungsverordnung (EU) 2019/776 der Kommission vom 16. Mai 2019 geänderten Fassung.

Ziel des Vorschlags zur Änderung der ETV WAG ist es, die neuen Elemente aufzunehmen, die sich aus der Überarbeitung der einheitlichen Rechtsvorschriften ER APTU vom 1. März 2019 ergeben haben, und sicherzustellen, dass sie mit den rechtlichen Entwicklungen in der Europäischen Union weiterhin in Einklang stehen.

Die Europäische Union hat die Durchführungsverordnung (EU) 2020/387 der Kommission vom 9. März 2020 veröffentlicht, mit der die TSI WAG erneut geändert wurde. Infolgedessen muss auch die ETV WAG geändert werden, um die Gleichwertigkeit zwischen ETV und TSI weiterhin sicherzustellen.

Darüber hinaus sollten nach dem EU-Austritt des Vereinigten Königreichs die für das britische Netz geltenden Sonderfälle, nachdem diese aus der TSI gestrichen wurden, in die ETV aufgenommen werden.

Schlussfolgerung: Die Europäische Union kann der von der OTIF vorgeschlagenen Änderung der ETV Güterwagen zustimmen.

- ETV in Bezug auf Menschen mit Behinderungen (ETV PRM)

In der ETV PRM sind harmonisierte Anforderungen festgelegt, die die Barrierefreiheit für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität betreffen und für Fahrzeuge gelten, die im internationalen Verkehr eingesetzt werden. Die aktuell geltende

---

[3] Durchführungsverordnung (EU) 2019/776 der Kommission vom 16. Mai 2019 zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 321/2013, (EU) Nr. 1299/2014, (EU) Nr. 1301/2014, (EU) Nr. 1302/2014, (EU) Nr. 1303/2014 und (EU) 2016/919 der Kommission sowie des Durchführungsbeschlusses 2011/665/EU der Kommission im Hinblick auf die Angleichung an die Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates und Umsetzung der in dem Delegierten Beschluss (EU) 2017/1474 der Kommission festgelegten spezifischen Ziele (ABl. L 139I vom 27.5.2019, S. 108).

[4] Durchführungsverordnung (EU) 2020/387 der Kommission vom 9. März 2020 zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 321/2013, (EU) Nr. 1302/2014 und (EU) 2016/919 hinsichtlich der Erweiterung des Verwendungsgebiets und der Übergangszeiträume (ABl. L 73 vom 10.3.2020, S. 6).

ETV PRM wurde auf der Grundlage der TSI PRM der Europäischen Union von 2014 erarbeitet.

Diese TSI der Europäischen Union ist durch die Durchführungsverordnung (EU) 2019/772 der Kommission vom 16. Mai 2019 bezüglich des Bestandsregisters im Hinblick auf die Feststellung von Zugänglichkeitsbarrieren, die Information der Nutzer und die Überwachung und Bewertung der Fortschritte auf dem Gebiet der Zugänglichkeit[5] geändert worden.

Um die gegenseitige Anerkennung von Fahrzeugen, die nach dem Recht der Europäischen Union genehmigt wurden, und Fahrzeugen, die nach Artikel 3a ATMF zum internationalen Verkehr zugelassen wurden, fortlaufend zu gewährleisten, müssen die TSI der Europäischen Union und die ETV des COTIF fortlaufend in Einklang stehen.

Die vorgeschlagenen Änderungen bringen die ETV PRM mit der aktuellen TSI-Fassung in Einklang und stellen die vollständige Gleichwertigkeit der PRM-Vorschriften für Fahrzeuge, die im internationalen Eisenbahnverkehr eingesetzt werden, im Sinne der ATMF sicher.

Darüber hinaus sollten nach dem EU-Austritt des Vereinigten Königreichs die für das britische Netz geltenden Sonderfälle, nachdem diese aus der TSI gestrichen wurden, in die ETV aufgenommen werden.

Schlussfolgerung: Die Europäische Union kann der von der OTIF vorgeschlagenen Änderung der ETV PRM zustimmen.

*2.4.2. Annahme der ETV zur Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität sowie zum Teilsystem Infrastruktur*

- ETV zur Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität (ETV TCRC)

Diese ETV enthält detaillierte Bestimmungen über die Verantwortlichkeiten der Eisenbahnunternehmen für die Zugbildung bei Zügen, die im internationalen Verkehr eingesetzt werden, sowie die Verantwortlichkeiten der Infrastrukturbetreiber in Bezug auf die Prüfung der Kompatibilität zwischen Zügen und den Strecken, auf denen sie eingesetzt werden sollen.

Im Entwurf der ETV TCRC werden ausgewählte Parameter aus zwei verschiedenen EU-Rechtstexten kombiniert, nämlich den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ (TSI OPE) und den Spezifikationen für das Infrastrukturregister (RINF).

Die ETV WAG und die ETV LOC&PAS enthalten Bezugnahmen auf Prüfungen der Streckenkompatibilität, bei denen Eisenbahnunternehmen alle relevanten Parameter von Fahrzeugen oder Zügen auf ihre Kompatibilität mit der Strecke, auf der sie eingesetzt werden sollen, überprüfen. Die Bestimmungen der geplanten ETV TCRC sollen sowohl den Anhang I der ETV WAG sowie die Anlage K der ETV LOC&PAS ersetzen.

Folglich sollten Anhang I der ETV WAG in der vom Fachausschuss für technische Fragen am 30. September 2020 angenommenen Fassung (die am 1. April 2021 in Kraft treten soll) sowie Anlage K der ETV LOC&PAS vom 1. Januar 2015 mit Inkrafttreten der ETV TCRC aufgehoben werden.

Schlussfolgerung: Die Europäische Union kann der von der OTIF vorgeschlagenen Annahme der ETV TCRC zustimmen.

[5] Durchführungsverordnung (EU) 2019/772 der Kommission vom 16. Mai 2019 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 bezüglich des Bestandsregisters im Hinblick auf die Feststellung von Zugänglichkeitsbarrieren, die Information der Nutzer und die Überwachung und Bewertung der Fortschritte auf dem Gebiet der Zugänglichkeit (ABl. L 139I vom 27.5.2019, S. 1).

- ETV zum Teilsystem Infrastruktur (ETV INF)

In dieser ETV sind die für die Fahrzeugkompatibilität relevanten Parameter der Eisenbahninfrastruktur sowie spezifische Methoden zur Überprüfung dieser Parameter festgelegt.

Der Fachausschuss für technische Fragen hat die Rechtsgrundlage eingehend untersucht und hat Leitlinien und Ziele für die Ausarbeitung der ETV INF formuliert.

Die ETV INF wurde nach Stellungnahme der WG TECH erstellt und basiert auf der TSI INF in der durch die Durchführungsverordnung (EU) 2019/776 der Kommission vom 16. Mai 2019 geänderten Fassung.

Schlussfolgerung: Die Europäische Union kann der von der OTIF vorgeschlagenen Annahme der ETV INF zustimmen.

*2.4.3. Überarbeitung der ATMF in Bezug auf die für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM)*

Um die Gleichwertigkeit im Sinne von Artikel 3a § 5 ATMF zwischen den Vorschriften der Europäischen Union und den COTIF-Vorschriften weiterhin sicherzustellen, sollten die COTIF-Vorschriften geändert werden.

Hauptziel des neuen Textes ist es, den Geltungsbereich der bisherigen, auf Güterwagen beschränkten ECM-Zertifizierung auf alle Fahrzeugtypen auszudehnen.

Folglich muss jede ECM, auch solche, die nicht von externen Zertifizierungsstellen zertifiziert wurden, unabhängig von der Frage, ob eine Zertifizierung für eine bestimmte ECM verpflichtend ist, die allgemeinen Anforderungen und Kriterien zur Sicherstellung eines Mindestinstandhaltungsniveaus erfüllen, die in Anhang II des Vorschlags festgelegt sind.

Die einheitlichen ATMF-Rechtsvorschriften (Anhang G des COTIF, im Folgenden „ATMF“) enthalten allgemeine Vorschriften bezüglich der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM).

Zusammenfassend gibt es zwei Gründe, aus denen die aktuellen Texte geändert werden:

– Laut der neuen Anlage A der ATMF gelten Zertifizierungen von ECM nicht mehr allein für Güterwagen. Dies sollte insbesondere in Artikel 15 ATMF zum Ausdruck kommen, wonach derzeit lediglich für die Instandhaltung von Güterwagen zuständige Stellen zertifiziert sein müssen.

– In Artikel 3a ATMF wird auf EU-Rechtsvorschriften Bezug genommen, die nicht mehr in Kraft sind (die Richtlinie 2004/49/EG[6] wurde aufgehoben und durch die Richtlinie (EU) 2016/798[7] ersetzt).

Schlussfolgerung: Die Europäische Union kann der von der OTIF vorgeschlagenen vollständigen Überarbeitung der Spezifikationen zu den für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM) zustimmen.

[6] Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit).

[7] Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 102).

*2.4.4. Aktualisierung der Verweise auf die technischen Dokumente der TSI TAF in Anhang I der ETV TAF*

In der ETV TAF wird auf die technischen Dokumente der TSI TAF[8] verwiesen, die auf der Website der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) veröffentlicht und regelmäßig aktualisiert werden. Entsprechende Verweise wurden in die ETV aufgenommen, sodass zwar die IT-Vorschriften im COTIF enthalten sind, aber von der ERA verwaltet werden. Da eine Änderung dieser Verweise aus formaler Sicht eine Änderung der ETV TAF darstellt, muss sie gemäß Artikel 20 Absatz 1 Buchstabe b des COTIF sowie Artikel 6 und Artikel 8a der ER APTU Gegenstand eines Beschlusses des Fachausschusses für technische Fragen sein.

Folglich sind Änderungen der in Anlage I der ETV TAF genannten technischen Dokumente erforderlich, um Fehler zu berichtigen, Rückmeldungen zu berücksichtigen, mit dem technischen Fortschritt Schritt zu halten und die Gleichwertigkeit mit den in der EU angewandten Spezifikationen aufrechtzuerhalten.

Schlussfolgerung: Die Europäische Union kann der von der OTIF vorgeschlagenen Aktualisierung der Verweise auf die technischen Dokumente der TSI TAF zustimmen.

**2.5. Zuständigkeit der Union und Stimmrechte**

Gemäß Artikel 6 der Vereinbarung zwischen der Europäischen Union und der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr über den Beitritt der Europäischen Union zum COTIF, gebilligt durch den Beschluss des Rates vom 16. Juni 2011, gilt:

„1. Bei Beschlüssen in Angelegenheiten, in denen die Union ausschließlich zuständig ist, nimmt die Union die Stimmrechte ihrer Mitgliedstaaten im Rahmen des Übereinkommens wahr.

2. Bei Beschlüssen in Angelegenheiten, in denen die Union gemeinsam mit ihren Mitgliedstaaten zuständig ist, nehmen entweder die Union oder ihre Mitgliedstaaten an der Abstimmung teil.

3. Vorbehaltlich des Artikels 26 Absatz 7 des Übereinkommens verfügt die Union über dieselbe Anzahl von Stimmen wie ihre Mitgliedstaaten, die auch Parteien des Übereinkommens sind. Wenn die Union an der Abstimmung teilnimmt, sind ihre Mitgliedstaaten nicht stimmberechtigt.“

Das Unionsrecht verleiht der Union die ausschließliche Zuständigkeit in Angelegenheiten des Eisenbahnverkehrs, in denen das COTIF oder auf seiner Grundlage verabschiedete Rechtsinstrumente diese bestehenden Vorschriften der Union berühren oder deren Anwendungsbereich abändern könnten.

Die vorgeschlagenen Beschlüsse haben folgende Ziele:

- Anpassung der ETV Lokomotiven und Personenwagen sowie der ETV Güterwagen an die Durchführungsverordnung (EU) 2020/387 der Kommission[9];

[8] Durchführungsverordnung (EU) 2019/778 der Kommission vom 16. Mai 2019 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1305/2014 der Kommission in Bezug auf das Änderungsmanagement (ABl. L 139I vom 27.5.2019, S. 356).

[9] Durchführungsverordnung (EU) 2020/387 der Kommission vom 9. März 2020 zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 321/2013, (EU) Nr. 1302/2014 und (EU) 2016/919 hinsichtlich der Erweiterung des Verwendungsgebiets und der Übergangszeiträume (ABl. L 73 vom 10.3.2020, S. 6).

- Anpassung der ETV über die Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität an die Durchführungsverordnung (EU) 2019/772 der Kommission[10];
- Annahme einer neuen ETV zur Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität, die mit der Durchführungsverordnung (EU) 2019/773 der Kommission[11] in Einklang steht;
- Annahme einer neuen ETV zum Teilsystem Infrastruktur, die mit der Verordnung (EU) Nr. 1299/2014 der Kommission[12] in der durch die Durchführungsverordnung (EU) 2019/776 der Kommission[13] geänderten Fassung in Einklang steht;
- Vorschlag an den OTIF-Revisionsausschuss zur Überarbeitung der ATMF bezüglich der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM) und Angleichung an die Richtlinie (EU) 2016/798[14];
- Vorschlag zur Angleichung der Verweise auf die technischen Dokumente der TSI TAF in Anhang I der ETV TAF[15].

Die Vorschriften der Union werden von der Annahme dieser Beschlüsse eindeutig betroffen sein.

Die Union, vertreten durch die Kommission, nimmt die Stimmrechte im Hinblick auf die Annahme dieser Beschlüsse wahr.

## 3. IM NAMEN DER UNION ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

Die Union sollte aus den oben genannten Gründen ihre Zustimmung geben.

---

10 Durchführungsverordnung (EU) 2019/772 der Kommission vom 16. Mai 2019 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 bezüglich des Bestandsregisters im Hinblick auf die Feststellung von Zugänglichkeitsbarrieren, die Information der Nutzer und die Überwachung und Bewertung der Fortschritte auf dem Gebiet der Zugänglichkeit (ABl. L 139I vom 27.5.2019, S. 1).

11 Durchführungsverordnung (EU) 2019/773 der Kommission vom 16. Mai 2019 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und zur Aufhebung des Beschlusses 2012/757/EU (ABl. L 139I vom 27.5.2019, S. 5).

12 Verordnung (EU) Nr. 1299/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Infrastruktur“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 1).

13 Durchführungsverordnung (EU) 2019/776 der Kommission vom 16. Mai 2019 zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 321/2013, (EU) Nr. 1299/2014, (EU) Nr. 1301/2014, (EU) Nr. 1302/2014, (EU) Nr. 1303/2014 und (EU) 2016/919 der Kommission sowie des Durchführungsbeschlusses 2011/665/EU der Kommission im Hinblick auf die Angleichung an die Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates und Umsetzung der in dem Delegierten Beschluss (EU) 2017/1474 der Kommission festgelegten spezifischen Ziele (ABl. L 139I vom 27.5.2019, S. 108).

14 Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 102).

15 Durchführungsverordnung (EU) 2019/778 der Kommission vom 16. Mai 2019 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1305/2014 der Kommission in Bezug auf das Änderungsmanagement (ABl. L 139I vom 27.5.2019, S. 356).

## 4. RECHTSGRUNDLAGE

### 4.1. Verfahrensrechtliche Grundlage

*4.1.1. Grundsätze*

Nach Artikel 218 Absatz 9 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) werden die „*Standpunkte, die im Namen der Union in einem durch eine Übereinkunft eingesetzten Gremium zu vertreten sind, sofern dieses Gremium rechtswirksame Akte, mit Ausnahme von Rechtsakten zur Ergänzung oder Änderung des institutionellen Rahmens der betreffenden Übereinkunft, zu erlassen hat*“, mit Beschlüssen festgelegt.

Artikel 218 Absatz 9 AEUV gilt unabhängig davon, ob die Union Mitglied des betreffenden Gremiums oder Vertragspartei der betreffenden Übereinkunft ist[16].

Der Begriff „rechtswirksame Akte“ erfasst auch Akte, die kraft völkerrechtlicher Regelungen, denen das jeweilige Gremium unterliegt, Rechtswirkung entfalten. Darunter fallen auch Instrumente, die völkerrechtlich nicht bindend, aber geeignet sind, „*den Inhalt der vom Unionsgesetzgeber (…) erlassenen Regelung maßgeblich zu beeinflussen*“[17].

*4.1.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall*

Die Akte, die der CTE zu erlassen hat, sind rechtsverbindlich. Die vorgesehenen Rechtsakte haben Rechtswirkung, weil sie den Rechtsrahmen der OTIF durch Angleichung der ETV des COTIF an die TSI der EU und der ECM-Vorschriften und der Spezifikationen zum Fahrzeugeinstellungsregister an die entsprechenden Durchführungsverordnungen der EU ändern und für die Union rechtsverbindlich sind.

Somit ist Artikel 218 Absatz 9 AEUV die verfahrensrechtliche Grundlage für den vorgeschlagenen Beschluss.

### 4.2. Materielle Rechtsgrundlage

*4.2.1. Grundsätze*

Welche die materielle Rechtsgrundlage für einen Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV ist, hängt in erster Linie vom Zweck und Inhalt des vorgesehenen Rechtsakts ab, zu dem ein im Namen der Union zu vertretender Standpunkt festgelegt wird. Liegt dem geplanten Rechtsakt ein doppelter Zweck oder Gegenstand zugrunde und ist einer davon der wesentliche und der andere von untergeordneter Bedeutung, so muss der Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV auf eine einzige materielle Rechtsgrundlage gestützt werden, nämlich auf diejenige, die der wesentliche oder vorrangige Zweck oder Gegenstand verlangt.

*4.2.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall*

Hauptzweck und Inhalt des vorgesehenen Rechtsakts betreffen den Eisenbahnverkehr.

Somit ist Artikel 91 AEUV die materielle Rechtsgrundlage des vorgeschlagenen Beschlusses.

### 4.3. Schlussfolgerung

Die Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss sollte Artikel 91 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9 AEUV sein.

---

[16] Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 64.

[17] Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 61 bis 64.

2021/0095 (NLE)

Vorschlag für einen

# BESCHLUSS DES RATES

**über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union auf der 13. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) im Hinblick auf die Annahme von Änderungen der ETV Lokomotiven und Personenwagen, ETV Güterwagen und ETV über die Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität, die Annahme der ETV zur Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität und der ETV zum Teilsystem Infrastruktur, die Aktualisierung der Verweise auf die technischen Dokumente der TSI TAF in Anhang I der ETV TAF sowie die Überarbeitung der ATMF bezüglich der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM) zu vertreten ist**

**DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —**

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Union ist dem Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls von Vilnius vom 3. Juni 1999 (im Folgenden „COTIF“) gemäß dem Beschluss 2013/103/EU des Rates[18] beigetreten.

(2) Alle Mitgliedstaaten, mit Ausnahme von Zypern und Malta, sind Vertragsparteien des COTIF.

(3) Der Fachausschuss für technische Fragen (CTE) der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) wurde nach Artikel 13 § 1 Buchstabe f des COTIF eingesetzt.

(4) Nach Artikel 20 Absatz 1 Buchstabe b des COTIF sowie Artikel 6 seines Anhangs F (APTU) ist der CTE unter anderem befugt, einheitliche technische Vorschriften (ETV) für Lokomotiven und Personenwagen (ETV LOC&PAS), Güterwagen (ETV WAG) und die Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (ETV PRM) sowie die in Anlage I der „Telematikanwendungen für den Güterverkehr“ (ETV TAF) aufgeführten technischen Dokumente, die ETV zur Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität und die ETV zum Teilsystem Infrastruktur anzunehmen beziehungsweise zu ändern.

[18] Beschluss 2013/103/EU des Rates vom 16. Juni 2011 über die Unterzeichnung und den Abschluss der Vereinbarung zwischen der Europäischen Union und der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr über den Beitritt der Europäischen Union zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls von Vilnius vom 3. Juni 1999 (ABl. L 51 vom 23.2.2013, S. 1).

(5) Nach Artikel 15 § 2 ATMF ist der CTE zuständig für den Vorschlag zur Überarbeitung der ATMF bezüglich der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM).

(6) Der CTE hat in die Tagesordnung seiner 13. Tagung, die am 22. Juni 2021 stattfinden wird, Beschlussvorschläge für Änderungen der ETV Lokomotiven und Personenwagen, ETV Güterwagen und ETV über die Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität, für die Annahme der ETV zur Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität und der ETV zum Teilsystem Infrastruktur, die Aktualisierung der Verweise auf die technischen Dokumente der TSI TAF in Anhang I der ETV TAF sowie die Überarbeitung der ATMF bezüglich der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM) aufgenommen.

(7) Es ist angezeigt, den im Namen der Union im CTE und – hinsichtlich der Überarbeitung der ATMF – im OTIF-Revisionsausschuss zu vertretenden Standpunkt festzulegen, da die vorgeschlagenen Beschlüsse für die Union bindend sein werden.

(8) Diese Beschlüsse haben zum Ziel, die ETV Lokomotiven und Personenwagen, ETV Güterwagen und ETV über die Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität an die Durchführungsverordnung (EU) 2020/387 der Kommission[19] bzw. die Durchführungsverordnung (EU) 2019/772 der Kommission[20] anzupassen, eine neue ETV zur Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität sowie eine neue ETV zum Teilsystem Infrastruktur anzunehmen, die mit der Durchführungsverordnung (EU) 2019/773 der Kommission[21] und der Verordnung (EU) Nr. 1299/2014 der Kommission[22] in der durch die Durchführungsverordnung (EU) 2019/776 der Kommission[23] geänderten Fassung in Einklang stehen, und dem OTIF-Revisionsausschuss eine Überarbeitung der ATMF bezüglich der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM) zur Angleichung an die Richtlinie (EU) 2016/798[24] vorzuschlagen.

---

19 Durchführungsverordnung (EU) 2020/387 der Kommission vom 9. März 2020 zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 321/2013, (EU) Nr. 1302/2014 und (EU) 2016/919 hinsichtlich der Erweiterung des Verwendungsgebiets und der Übergangszeiträume (ABl. L 73 vom 10.3.2020, S. 6).

20 Durchführungsverordnung (EU) 2019/772 der Kommission vom 16. Mai 2019 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 bezüglich des Bestandsregisters im Hinblick auf die Feststellung von Zugänglichkeitsbarrieren, die Information der Nutzer und die Überwachung und Bewertung der Fortschritte auf dem Gebiet der Zugänglichkeit (ABl. L 139I vom 27.5.2019, S. 1).

21 Durchführungsverordnung (EU) 2019/773 der Kommission vom 16. Mai 2019 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und zur Aufhebung des Beschlusses 2012/757/EU (ABl. L 139I vom 27.5.2019, S. 5).

22 Verordnung (EU) Nr. 1299/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Infrastruktur“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 1).

23 Durchführungsverordnung (EU) 2019/776 der Kommission vom 16. Mai 2019 zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 321/2013, (EU) Nr. 1299/2014, (EU) Nr. 1301/2014, (EU) Nr. 1302/2014, (EU) Nr. 1303/2014 und (EU) 2016/919 der Kommission sowie des Durchführungsbeschlusses 2011/665/EU der Kommission im Hinblick auf die Angleichung an die Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates und Umsetzung der in dem Delegierten Beschluss (EU) 2017/1474 der Kommission festgelegten spezifischen Ziele (ABl. L 139I vom 27.5.2019, S. 108).

24 Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 102).

(9) Die vorgeschlagenen Beschlüsse stehen mit den Rechtsvorschriften und den strategischen Zielen der Union im Einklang, da sie zur Angleichung der OTIF-Bestimmungen an die entsprechenden Vorschriften der Union beitragen; sie sollten daher von der Union unterstützt werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

*Artikel 1*

Der Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union auf der 13. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr vom 9. Mai 1980 zu den Änderungen der ETV Lokomotiven und Personenwagen, ETV Güterwagen und ETV über die Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität, der Annahme der ETV zur Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität und der ETV zum Teilsystem Infrastruktur, der Aktualisierung der Verweise auf die technischen Dokumente der TSI TAF in Anhang I der ETV TAF sowie zu der Überarbeitung der ATMF bezüglich der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM) zu vertreten ist, ist der Folgende:

1. Zustimmung zu den vom CTE vorgeschlagenen Änderungen der ETV Lokomotiven und Personenwagen gemäß CTE-Arbeitsdokument „TECH-20041-CTE13-UTP LOC PAS Anhang“ und „TECH-20041 LOC PAS Beschluss“;

2. Zustimmung zu den vom CTE vorgeschlagenen Änderungen der ETV Güterwagen gemäß CTE-Arbeitsdokument „TECH-20042-CTE13 WAG Änderungsentwürfe“ und „TECH-20042 WAG Beschluss“;

3. Zustimmung zu den vom CTE vorgeschlagenen Änderungen der ETV über die Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität gemäß CTE-Arbeitsdokument „TECH-20043-CTE UTP PRM Änderungsentwürfe“ und „TECH-20043 PRM Beschluss“;

4. Zustimmung zu den vom CTE vorgeschlagenen Änderungen der ETV zur Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität gemäß CTE-Arbeitsdokument „TECH-20039 UTP TCRC“ und „TECH-20039 TCRC Beschluss“;

5. Zustimmung zu den vom CTE vorgeschlagenen Änderungen der ETV zum Teilsystem Infrastruktur gemäß CTE-Arbeitsdokument „TECH-20040-UTP INF Entwurf“ und „TECH-20040 INF Beschluss“;

6. Zustimmung zu der vom CTE vorgeschlagenen Aktualisierung der Verweise auf die technischen Dokumente der TSI TAF in Anhang I der ETV TAF gemäß CTE-Arbeitsdokument „TECH-21009-CTE UTP TAF Beschluss“;

7. Zustimmung zu der vom CTE vorgeschlagenen Überarbeitung der ATMF bezüglich der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM) gemäß CTE-Arbeitsdokument „TECH-20045 ATMF Beschluss“.

*Artikel 2*

Die Beschlüsse des Fachausschusses für technische Fragen werden nach ihrer Annahme unter Angabe des Zeitpunkts ihres Inkrafttretens im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

Dieser Beschluss ist an die Kommission gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am […]

*Im Namen des Rates*
*Der Präsident*