



**RAT DER  
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 17. Juni 2014  
(OR. en)**

**10952/1/14  
REV 1**

---

---

**Interinstitutionelles Dossier:  
2014/0172 (NLE)**

---

---

**TRANS 323**

### **I/A-PUNKT-VERMERK**

---

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Ausschuss der Ständigen Vertreter (1. Teil)/Rat
Nr. Komm.dok.:	10823/14 TRANS 316 + ADD 1
Betr.:	Vorschlag für einen BESCHLUSS DES RATES über den Standpunkt der Union anlässlich der 25. Sitzung des OTIF-Revisionsausschusses zu bestimmten Änderungen des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) und seiner Anhänge - Annahme

---

1. Im Hinblick auf die 25. Sitzung des OTIF-Revisionsausschusses haben die Dienststellen der Kommission am 5. Juni 2014 den eingangs genannten Vorschlag für einen Beschluss des Rates – nebst Anhang – über den Standpunkt der Union zu bestimmten Änderungen des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) und seiner Anhänge vorgelegt.
2. Die Gruppe "Landverkehr" hat den Kommissionsvorschlag und seine Anhänge am 26. Mai sowie am 10. und 16. Juni 2014 geprüft. Auf der Grundlage der Beratungen auf Gruppenebene hat der Vorsitz einen Kompromisstext erstellt, den die Delegationen allgemein unterstützten.

Allerdings hat DE bei den Punkten 5, 6, 7, 11, 12 und 13 des Anhangs des Vorschlags einen Vorbehalt zur Aufteilung der jeweiligen Zuständigkeiten zwischen der EU und den Mitgliedstaaten. Bei den Punkten 6, 7, 12 und 13 des Anhangs des Vorschlags hat AT einen ähnlichen Vorbehalt in Bezug auf die Zuständigkeiten.

Was den Inhalt anbelangt, haben AT und DE einen Sachvorbehalt zur Begriffsbestimmung von "Halter" bei der Änderung des Artikels 12 unter Punkt 4. Bei Punkt 7 haben AT und DE einen Sachvorbehalt zur Änderung der Artikel 2 und 9. Zudem hat DE einen Sachvorbehalt zur Änderung des Artikel 7. Bei den Punkten 10 und 11, d. h. beim Mandat für die Konsolidierung der Erläuternden Bemerkungen und beim Mandat für redaktionelle Änderung hat DE einen Sachvorbehalt in Bezug auf deren Aufnahme in die Tagesordnung.

In der letzten Sitzung der Gruppe vom 16. Juni setzte der Vorsitz alles daran, den Anliegen von AT und DE insbesondere im Hinblick auf Erwägung 6 und Punkt 7 entgegenzukommen. Der Text könnte in seiner derzeitigen Fassung von den anderen Delegationen gebilligt werden. Neuer Text ist durch **Fettdruck und Unterstreichung**, Streichungen sind durch [...] (in der englischen Fassung durch Durchstreichung) kenntlich gemacht.

UK hat noch einen Parlamentsvorbehalt.

3. Der Ausschuss der Ständigen Vertreter könnte daher den Rat ersuchen, die in der Anlage enthaltene überarbeitete Fassung dieses Vorschlags auf seiner nächsten Tagung als A-Punkt anzunehmen und den empfohlenen Standpunkt der EU zu billigen, so dass dieser in der für den 25.-27. Juni 2014 in Bern anberaumten 25. Sitzung des OTIF-Revisionsausschusses vorgelegt werden kann.

Vorschlag für einen

**BESCHLUSS DES RATES**

**über den Standpunkt der Union anlässlich der 25. Sitzung des OTIF-Revisionsausschusses zu bestimmten Änderungen des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) und seiner Anhänge**

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) Der Beitritt der Union zu dem Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls von Vilnius vom 3. Juni 1999 (nachstehend "COTIF-Übereinkommen") erfolgte durch den 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 (OTIF) über den Beitritt der Europäischen Union zu dem genannten Übereinkommen<sup>1</sup>.
- (2) Das COTIF-Übereinkommen wird von allen Mitgliedstaaten mit Ausnahme Zyperns und Maltas angewendet.

---

<sup>1</sup> ABl. L 51 vom 23.2.2013, S. 1.

- (3) Der nach Artikel 13 § 1 Buchstabe c des COTIF-Übereinkommens eingerichtete Revisionsausschuss soll in seiner 25. Sitzung, die für den 25. bis 27. Juni 2014 geplant ist, bestimmte Änderungen des COTIF-Übereinkommens sowie seiner Anhänge B (Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern – CIM), D (Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr – CUV), E (Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr – CUI), 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 – APTU) und G (Einheitliche Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird – ATMF) beschließen.
- (4) Die Änderungen des COTIF-Übereinkommens haben folgenden Inhalt: a) Anpassung der Aufgaben des Fachausschusses und Bezugnahme auf die dem EU-Recht entsprechende Definition von "Halter"; b) Änderung bestimmter Vorschriften über die Finanzierung, Rechnungsprüfung und Rechnungslegung der OTIF sowie geringfügige verwaltungstechnische Änderungen.
- (5) Ziel der Änderungen des Anhangs B (CIM) ist die bevorzugte Verwendung der elektronischen Form des Frachtbriefes und seiner Begleitunterlagen sowie eine Präzisierung bestimmter Vorschriften des Beförderungsvertrags.
- (6) Die vom Generalsekretär der OTIF vorgelegten Änderungen des Anhangs D (CUV) dienen dazu, in den Verträgen über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr die Aufgaben des Halters und der für die Instandhaltung verantwortlichen Stelle zu klären. Frankreich unterbreitete einen eigenen Vorschlag hinsichtlich der Haftung für Schäden, die durch Wagen verursacht werden. **Deutschland unterbreitete einen eigenen Vorschlag hinsichtlich des Anwendungsbereichs der einheitlichen Rechtsvorschriften CUV.**
- (7) Die Änderungen des Anhangs G (ATMF) haben zum Ziel, die Vorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird, zu aktualisieren, die Aufgaben des Vertragsstaats, der zuständigen Behörde und der Bewertungseinrichtung sowie ihre Beziehungen zueinander zu präzisieren und bestimmte Begriffe mit dem EU-Recht in Einklang zu bringen.
- (8) Die Änderungen des Anhangs F (APTU) dienen dazu, diesen in Übereinstimmung mit dem geänderten Anhang G zu bringen.
- (9) Die vom CIT vorgeschlagenen Änderungen des Anhangs E (CUI) dienen dazu, den Anwendungsbereich der einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur auch auf den inländischen Eisenbahnverkehr auszuweiten, eine Rechtsgrundlage für allgemeine Nutzungsbedingungen der Eisenbahninfrastruktur zu schaffen sowie den Haftungsumfang des Infrastrukturbetreibers bei Schäden, die durch die Infrastruktur verursacht werden, auszudehnen.
- (10) Der Generalsekretär der OTIF schlägt außerdem vor, im gesamten COTIF-Übereinkommen und seinen Anhängen die Bezeichnung "Europäische Gemeinschaften" durch "Europäische Union" zu ersetzen.

- (11) Die meisten der vorgeschlagenen Änderungen stehen mit den Rechtsvorschriften und strategischen Zielen der Europäischen Union im Einklang und sollten daher von der Union unterstützt werden. Bestimmte Änderungen haben keine Auswirkung auf das EU-Recht, so dass die Vereinbarung eines EU-Standpunkts nicht erforderlich ist. Einige Änderungen erfordern hingegen weitere Beratungen innerhalb der Europäischen Union und sollten in der Sitzung des Revisionsausschusses abgelehnt werden. Sollten die letztgenannten Änderungen ohne eine für die Union annehmbare Änderung beschlossen werden, so sollte die Union einen Widerspruch nach dem Verfahren des Titels VII Artikel 35 § 4 des COTIF-Übereinkommens einlegen –

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

*Artikel 1*  
*Standpunkt der Europäischen Union*

- (1) Der von der Europäischen Union anlässlich der 25. Sitzung des Revisionsausschusses im Rahmen des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr einzunehmende Standpunkt entspricht dem Anhang dieses Beschlusses.
- (2) Geringfügige Änderungen der im Anhang dieses Beschlusses genannten Dokumente können ohne weiteren Beschluss des Rates von den Vertretern der Union in dem Revisionsausschuss vereinbart werden.

*Artikel 2*

Der Beschluss des Revisionsausschusses wird nach seiner Annahme im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht.

*Artikel 3*  
*Inkrafttreten*

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*

## ANHANG

### zum Vorschlag für den

### Beschluss des Rates

### über den Standpunkt der Union anlässlich der 25. Sitzung des OTIF-Revisionsausschusses zu bestimmten Änderungen des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) und seiner Anhänge

#### 1. EINLEITUNG

Das OTIF-Generalsekretariat hat für den 25. bis 27. Juni 2014 in Bern die 25. Sitzung des Revisionsausschusses des COTIF 99 einberufen.

[...]

#### 2. REFERENZDOKUMENTE

Die Unterlagen zu den Tagesordnungspunkten der Sitzung wurden den OTIF-Mitgliedstaaten [...] übermittelt und sind auf der Website der OTIF unter folgendem Link abrufbar:

<http://otif.org/en/law/revision-committee/working-documents.html>.

#### 3. ANMERKUNGEN ZU DEN EINZELNEN TAGESORDNUNGSPUNKTEN

#### **PUNKT 1: ERÖFFNUNG DER SITZUNG UND FESTSTELLUNG DER BESCHLUSSFÄHIGKEIT**

Dokument: entfällt.

Zuständigkeit: geteilt.

Ausübung der Stimmrechte: entfällt.

Empfohlener abgestimmter Standpunkt: keiner.

Der Revisionsausschuss ist beschlussfähig, wenn zum Zeitpunkt der Abstimmung die Mehrheit der stimmberechtigten Mitgliedstaaten vertreten ist. Zu berücksichtigen ist dabei Artikel 13 § 3 des Übereinkommens, wonach diejenigen Mitgliedstaaten, die eine Erklärung über die Nichtanwendung eines oder mehrerer Anhänge abgegeben haben, bei Beschlüssen über Änderungen der betreffenden Anhänge kein Stimmrecht haben.

Folgende **OTIF**-Mitgliedstaaten haben ihre Erklärungen über die Nichtanwendung bestimmter Anhänge nicht zurückgenommen:

Pakistan, Russland (betreffend die Anhänge CIV, RID, CUV, CUI, APTU und ATMF), Georgien (CUV, CUI, APTU und ATMF), Tschechische Republik, Norwegen, Slowakei, Vereinigtes Königreich (CUI, APTU und ATMF) und Frankreich (ATMF).

Bei den Beratungen über Änderungen der einzelnen Anhänge muss zur Feststellung der Beschlussfähigkeit die Zahl der **OTIF**-Mitgliedstaaten, die eine Erklärung über die Nichtanwendung des betreffenden Anhangs abgegeben haben, von der Zahl der aktiven OTIF-Mitglieder (46) abgezogen werden.

Bei Fragen, die in die Zuständigkeit der EU fallen, kann die EU im Namen aller ihrer Mitgliedstaaten abstimmen, unabhängig davon, ob deren Vertreter bei der Abstimmung anwesend sind oder nicht. Die Beschlussfähigkeit kann somit variieren, je nachdem, ob die EU ihre Mitgliedstaaten vertritt oder die EU-Mitgliedstaaten in eigenem Namen abstimmen.

## **PUNKT 2: WAHL DES VORSITZENDEN UND DES STELLVERTRETENDEN VORSITZENDEN**

Dokument: entfällt.

Zuständigkeit: geteilt.



Ausübung der Stimmrechte: MS.

Empfohlener abgestimmter Standpunkt: keiner.

### **PUNKT 3: ANNAHME DER TAGESORDNUNG**

Dokument: CR 25/3.

Zuständigkeit: geteilt.

Ausübung der Stimmrechte: MS.

Empfohlener abgestimmter Standpunkt: keiner.

### **PUNKT 4: TEILREVISION DES COTIF – GRUNDÜBEREINKOMMEN**

Unterlagen: CR 25/4, CR 25/4 Add. 1.

Zuständigkeit: geteilt.

Ausübung der Stimmrechte: MS.

Empfohlener abgestimmter Standpunkt:

Die Änderungen des Artikels 3 (Internationale Zusammenarbeit) werden befürwortet (Ersetzung der Bezeichnung "Europäische Gemeinschaften" durch "Europäische Union").

Die Änderungen des Artikels 12 (Vollstreckung von Urteilen. Arrest und Pfändung) werden befürwortet, da die Begriffsbestimmung für "Halter" mit dem EU-Recht in Einklang gebracht wird<sup>2</sup>.

Die Änderungen des Artikels 20 (Fachausschuss für technische Fragen) werden befürwortet, da sie notwendig sind, um die Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ATMF zu aktualisieren und mit dem EU-Recht in Einklang zu bringen.

---

<sup>2</sup> AT und DE haben einen Sachvorbehalt zur Begriffsbestimmung von "Halter" bei der Änderung des Artikels 12.

Die übrigen Änderungen erfordern keinen EU-Standpunkt, da sie die Finanzierung der Organisation, die Rechnungsprüfung oder administrative Aspekte des Arbeitsprogramms, des Geschäftsberichts und der Listen der Linien betreffen, die das EU-Recht unberührt lassen.

#### **PUNKT 5: TEILREVISION ANHANG B (CIM UR)**

Unterlagen: CR 25/5, CR 25/5 Add. 1, CR 25/5 Add. 2, CR 25/5.1.

Zuständigkeit: geteilt.

Ausübung der Stimmrechte: EU für die Artikel 6 und 6a; MS für die übrigen Artikel.

Empfohlener abgestimmter Standpunkt:

Die Änderungen des Artikels 6 sowie der neue Artikel 6a betreffen EU-Recht, da der Frachtbrief und seine Begleitdokumente im Rahmen der gesundheitspolizeilichen und pflanzenschutzrechtlichen Verfahren verwendet werden. Die Kommission stimmt mit der Absicht der OTIF überein, vorrangig den elektronischen Frachtbrief zu verwenden. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt kann der Beschluss dieser Änderungen allerdings unbeabsichtigte Auswirkungen haben. Das vereinfachte zollrechtliche Versandverfahren im Eisenbahnverkehr ist derzeit nur mit Dokumenten in Papierform möglich. Wenn sich die Eisenbahnunternehmen also für den elektronischen Frachtbrief entscheiden, müssen sie das Standardversandverfahren und das neue EDV-gestützte Versandsystem anwenden.

Die Kommission hat mit der Einsetzung einer Arbeitsgruppe begonnen, in der die Verwendung elektronischer Frachtpapiere für den Transit gemäß dem **Zollkodex** der Union erörtert werden soll. Die Auftaktsitzung dieser Arbeitsgruppe wird am 4. und 5. Juni 2014 stattfinden. Die Kommission unterstützt auch die Absicht, die Begleitdokumente in elektronischer Form zu erstellen. Derzeit gibt es im EU-Recht allerdings keine Rechtsgrundlage für die Erstellung dieser Dokumente (z.B. Gemeinsames Veterinärdokument, Gemeinsames Dokument für die Einfuhr) in elektronischer Form, so dass sie weiterhin in Papierform bereitzustellen sind. Die Kommission hat einen Verordnungsentwurf erarbeitet, der eine elektronische Zertifizierung vorsieht. Der Entwurf wird derzeit im Rat und im Europäischen Parlament erörtert. Die Verordnung (Verordnung über die amtliche Kontrolle) soll Ende 2015 / Anfang 2016 verabschiedet werden, wengleich bis zu ihrer Durchsetzung eine Übergangsfrist vorgesehen ist.

Die EU schlägt daher vor, dass in dieser Sitzung des Revisionsausschusses kein Beschluss zu diesen Punkten gefasst wird und die OTIF ihre Zusammenarbeit mit der EU in dieser Frage fortsetzt, um für eine künftige Revision der CIM eine geeignete Lösung auszuarbeiten, die nach Möglichkeit mit dem neuen Zollkodex der Union (UZK) und seinen Durchführungsbestimmungen, die am 1. Mai 2016 in Kraft treten sollen, im Einklang steht. Bestimmte elektronische Verfahren könnten gemäß Artikel 278 UZK zwischen 2016 und 2020 eingeführt werden.

Die übrigen Änderungen erfordern keinen EU-Standpunkt, da die entsprechenden Bestimmungen das EU-Recht unberührt lassen.

**PUNKT 6: ELEKTRONISCHE DOKUMENTE IN BEZUG AUF DIE BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER – INFORMATIONEN ÜBER DIE ARBEITEN DES RID-FACHAUSSCHUSSES**

Dokument: CR 25/6.

Zuständigkeit: EU.

Ausübung der Stimmrechte: entfällt.

Empfohlener abgestimmter Standpunkt: Zurkenntnisnahme der Informationen.

**PUNKT 7: TEILREVISION ANHANG D (CUV UR)**

Unterlagen: CR 25/7, CR 25/7 Add. 1, CR 25/7 Add. 2, **CR 25/7 Add. 3.**

Zuständigkeit: geteilt.

Ausübung der Stimmrechte: EU.

Empfohlener EU-Standpunkt: Die Änderungen der Artikel 2 und 9 werden befürwortet, da die Aufgaben des Halters und der für die Instandhaltung zuständigen Stelle im Einklang mit dem EU-Recht (Richtlinie 2008/110/EG zur Änderung der Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit) präzisiert werden.<sup>3</sup> Die von Frankreich vorgeschlagene Änderung des Artikels 7 hinsichtlich der Haftung der einen Wagen als Beförderungsmittel zur Verfügung stellenden Person für Schäden, die durch einen Defekt an diesem Wagen verursacht werden, erfordert eine eingehendere Prüfung innerhalb der EU, bevor in der OTIF ein Beschluss gefasst wird. Die EU kann deshalb dem Änderungsvorschlag in dieser Sitzung des Revisionsausschusses nicht zustimmen und schlägt vor, die Beschlussfassung auf die nächste Tagung der Generalversammlung zu vertagen, **um diese Frage weiter zu prüfen**<sup>4</sup>. **Im Zusammenhang mit dem von Deutschland vorgeschlagenen neuen Artikel 1a, der der OTIF im Rahmen der EU-Koordinierung vorgelegt wurde, vertritt die EU die gleiche Auffassung, d. h., die Beschlussfassung soll auf die nächste Tagung der Generalversammlung vertagt werden, um diese Frage weiter zu prüfen.**

**Zusätzlicher empfohlener EU-Standpunkt: In Dokument CR 25/7 ADD 1, S. 6, § 8**

**Buchstabe a ist am Ende folgender Satz hinzuzufügen: "Die Änderung des Artikels 9 § 3 Spiegelstrich 1 berührt nicht die Verteilung der Haftung zwischen der ECM und dem Halter der Wagen."**

**PUNKT 8: REVISION ANHANG G (ATMF UR)**

Unterlagen: CR 25/8, CR 25/8 Add. 1, CR 25/8 Add. 2.

Zuständigkeit: EU.

Ausübung der Stimmrechte: EU.

---

<sup>3</sup> **AT und DE haben einen Sachvorbehalt zur Änderung der Artikel 2 und 9.**

<sup>4</sup> **DE hat einen Vorbehalt.**

Empfohlener abgestimmter Standpunkt:

1) zu Ref. CR 25/8 Revision von Anhang G (ATMF UR)

Zustimmung mit folgenden Anmerkungen:

= **Folgender Satz ist Artikel 3a § 3 hinzuzufügen: "Beim Betrieb in der EU unterliegen Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber ausschließlich der europäischen Gesetzgebung."**

Die EU könnte letztendlich auch folgende alternative Formulierungen akzeptieren:

– *"Bei Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern, die innerhalb der EU tätig sind, hat die EU-Gesetzgebung Vorrang vor den Bestimmungen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften".*

oder

– **"Beim Betrieb innerhalb der Europäischen Union unterliegen Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber ausschließlich der Gesetzgebung der Europäischen Union und wenden daher diese Einheitlichen Rechtsvorschriften nicht an, außer wenn es keine EU-Vorschriften gibt, die den betreffenden Bereich regeln."**

- Artikel 4 § 1: Am Ende ist folgender Satz hinzuzufügen [nach Buchstabe b]: *"Wird das Fahrzeug in einem einzigen Schritt zugelassen, so wird die Bauart gleichzeitig zugelassen."*
- Artikel 5 § 5: Die Bezugnahme ist zu berichtigen; "Artikel 2 Buchst. w1)" ist durch "Artikel 2 Buchst. wa1)" zu ersetzen.

- Artikel 19: In Artikel 19 sind § 2 und § 2a miteinander zu verbinden, indem § 2a gestrichen und § 2 folgenden geänderten Wortlaut erhält:

*"Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften haben keine Auswirkungen auf vor dem 1.1.2011 erteilte Betriebszulassungen für zum 1.1.2011 bestehende Fahrzeuge, die mit der Anschrift RIV oder RIC als Nachweis ihrer gegenwärtigen Übereinstimmung mit den technischen Bestimmungen des RIV 2000 (überarbeitete Ausgabe vom 1.1.2004) oder des RIC versehen sind, und auf bestehende Fahrzeuge, die nicht mit den Anschriften RIV oder RIC versehen, jedoch gemäß der Organisation bekannt gegebenen bi- oder multilateralen Vereinbarungen zwischen Vertragsstaaten zugelassen und gekennzeichnet sind."*

2) zu 25/8 Add. 1. Begründung und Erläuterungen der Revision von Anhang G (ATMF UR)

- Allgemeine Begründung (zu Beginn von Seite 3): Der Satz erhält folgende geänderte Fassung: *"Die Änderungen, die in dieser allgemeinen Begründung nicht vorkommen, werden nachfolgend in diesem Dokument erläutert."*
- Artikel 2 Buchstabe t: neuen Absatz hinzufügen: *"Betreiben Infrastrukturbetreiber Fahrzeuge, z. B. Güterwagen zur Beförderung von Material für Bautätigkeiten oder für Tätigkeiten zur Instandhaltung der Infrastruktur, tun sie dies in der Eigenschaft eines Eisenbahnunternehmens."*
- Artikel 4 § 1 Buchstabe b: Das Modul SH1 ist hinzuzufügen, weil das Bauartzertifikat, das in der Gestaltungsphase dieses Moduls erteilt wird, die Möglichkeit bietet, das beschriebene Verfahren anzuwenden. Der neue Satz lautet wie folgt:

*"Gemäß Artikel 10 § 8 ist das angemessene Verfahren zum Nachweis, dass das Fahrzeug einer zugelassenen Bauart entspricht, ein Prüfzertifikat, dies ist kein wirklich vereinfachtes Verfahren. Das Prüfzertifikat wird entsprechend dem angemessenen Modul, das in der/den entsprechenden ETV/ETVs festgelegt ist, erteilt, bei dem es sich um Modul SD oder Modul SF für Bauartprüfungszertifikate oder Modul SH1 für Gestaltungsprüfungszertifikate handeln kann."*

- Artikel 7 § 1a: Die Auslegung dieser Bestimmung ist an die der EU (Artikel 8 Absatz 7 der Empfehlung der Kommission 2001/217) anzupassen und daher folgender Satz anzufügen:

*"Da die Zulassungsverfahren mehrere Monate in Anspruch nehmen können, wird empfohlen, dass die zuständige Behörde im Rahmen eines bestimmten Zulassungsverfahrens die Vorschriften anwendet, die zum Zeitpunkt der Antragstellung in Kraft waren und dass im weiteren Verlauf des Verfahrens keine neuen Vorschriften erlassen werden."*

### 3) Ergebnis der Überprüfung der deutschen Fassung der Revision von Anhang G:

Artikel 2 Buchstabe ab: Die Begriffsbestimmung für "Akkreditierung" ist an den Wortlaut von Artikel 2 Absatz 10 der Verordnung 765/2008 anzupassen:

*"Akkreditierung: die Bestätigung durch eine nationale Akkreditierungsstelle, dass eine Konformitätsbewertungsstelle die in europäischen harmonisierten Normen oder anwendbaren internationalen Normen festgelegten Anforderungen und, gegebenenfalls, zusätzliche Anforderungen, einschließlich solcher in relevanten sektoralen Akkreditierungssystemen, erfüllt, um eine spezielle Konformitätsbewertungstätigkeit durchzuführen."*

Art. 5 § 2: Der Begriff "assessing entities" wird mit "Bewertungsstelle" übersetzt. Gemäß dem ETV GEN-E wird "assessing entity" mit "Prüforgan" übersetzt. In der EU wird der Begriff "Bewertungsstelle" speziell für Bewertungsstellen gemäß dem CSM RA verwendet. Daher könnte der OTIF-Begriff in Artikel 5 § 2 irreführend sein. Deshalb wird vorgeschlagen, auch in den ATMF den Begriff "Prüforgan" zu verwenden. Siehe auch Artikel 2 Buchstabe cb, Artikel 5 §§ 3 – 7, Artikel 6 § 4, Art. 10 §§ 3a, 4 6 – 8.

Der Wortlaut von Artikel 5 § 4 ist wie folgt zu ändern: "Die Anforderungen in § 3 gelten sinngemäß für die [...] zuständige Behörde, in **Bezug auf die in § 2 genannten** [...] **Aufgaben, die nicht an eine Bewertungsstelle** [...] übertragen [...] wurden."

Art. 10 § 8: Streichung der Klammern.

**Artikel 5 § 3: Nach dem Begriff "Voraussetzungen" ist "erfüllen" durch "erfüllt" zu ersetzen.**

**Artikel 11 § 3 Buchstabe b: Der Begriff "Identifizierungscode(se)" ist durch "Identifizierungscode(s)" zu ersetzen.**

**Artikel 15 § 1 S. 2: Streichung von "nicht".**

**Artikel 15 a § 1 S. 2: Nach "entsprechen" ist ein Punkt zu setzen, und der dritte Satz beginnt mit "Es hat insbesondere:".**

4) In der französischen Fassung der Begriffsbestimmungen sollte Artikel 2 Buchstabe n wie folgt lauten:

*"détenteur" désigne la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13."*

#### **PUNKT 9: TEILREVISION ANHANG F (APTU UR)**

Unterlagen: Ref.: CR 25/9, CR 25/9 Add. 1.

Zuständigkeit: EU.

Ausübung der Stimmrechte: EU.

Empfohlener abgestimmter Standpunkt: Befürwortung der redaktionellen Änderungen.



## **PUNKT 10: MANDAT FÜR DIE KONSOLIDIERUNG DER ERLÄUTERNDEN BEMERKUNGEN**<sup>5</sup>

Dokument: CR 25/10.

Zuständigkeit: geteilt.

Ausübung der Stimmrechte: MS.

Empfohlener EU-Standpunkt: Befürwortung.

## **PUNKT 11: REDAKTIONELLE ÄNDERUNGEN**<sup>6</sup>

Dokument: CR 25/11.

Zuständigkeit: geteilt.

Ausübung der Stimmrechte: MS.

Empfohlener abgestimmter Standpunkt: Befürwortung bei Hinzufügung des folgenden neuen Spiegelstrichs 2: "dafür zu sorgen, dass den Mitgliedstaaten ein Zeitraum von drei Wochen zur Verfügung steht, um diese redaktionellen Anpassungen vor ihrer Mitteilung prüfen zu können."

## **PUNKT 12: TEILREVISION ANHANG E (CUI UR)**

Dokument: CR 25/12.

Zuständigkeit: geteilt.

Ausübung der Stimmrechte: EU.

---

<sup>5</sup> DE hat einen Sachvorbehalt zum Mandat für die Konsolidierung der Erläuternden Bemerkungen.

<sup>6</sup> DE hat einen Sachvorbehalt zum Mandat für die redaktionellen Änderungen.

Empfohlener abgestimmter Standpunkt: Ablehnung der Änderungen. Die vom CIT vorgeschlagenen Änderungen betreffen die Ausweitung des Anwendungsbereichs der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur (CUI) auf den Betrieb im Inland, die Einführung verbindlicher allgemeiner Nutzungsbedingungen sowie die Ausdehnung der Haftung des Infrastrukturbetreibers und bedürfen unter Umständen einer eingehenderen Prüfung. Eine hinreichend genaue Untersuchung ihrer Auswirkungen war jedoch nicht möglich, da die Änderungen in keinem Forum der OTIF vor der Sitzung des Revisionsausschusses erörtert wurden. Eine Änderung der CUI (die derzeit dem EU-Recht entsprechen) in dieser Sitzung des Revisionsausschusses ohne angemessene Vorbereitung erscheint verfrüht.

**PUNKT 13: VERFAHRENSREGELN FÜR DIE ARBEITSGRUPPEN DES REVISIONSAUSSCHUSSES IN BEZUG AUF DIE ANHÄNGE A, B, D UND E**

Dokument: CR 25/13.

Zuständigkeit: geteilt.

Ausübung der Stimmrechte: MS.

Empfohlener abgestimmter Standpunkt: keiner.

**PUNKT 14: INFORMATIONEN ZU KÜNFTIGEN ARBEITEN**

Dokument: CR 25/14 (noch nicht verfügbar)

Zuständigkeit: geteilt.

Ausübung der Stimmrechte: entfällt.

Empfohlener abgestimmter Standpunkt: Festlegung vor Ort.