



Rat der  
Europäischen Union

038565/EU XXVI. GP  
Eingelangt am 16/10/18

Brüssel, den 15. Oktober 2018  
(OR. de)

13156/18

---

---

**Interinstitutionelles Dossier:  
2018/0352 (NLE)**

---

---

TRANS 449

### VORSCHLAG

---

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	12. Oktober 2018
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

---

Nr. Komm.dok.:	COM(2018) 684 final
Betr.:	Vorschlag für einen BESCHLUSS DES RATES über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union im schriftlichen Verfahren des Fachausschusses für technische Fragen der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) zur Annahme von Änderungen der einheitlichen technischen Vorschriften ETV GEN-B und ETV TAF zu vertreten ist

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2018) 684 final.

---

Anl.: COM(2018) 684 final



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 12.10.2018  
COM(2018) 684 final

2018/0352 (NLE)

Vorschlag für einen

## **BESCHLUSS DES RATES**

**über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union im schriftlichen Verfahren des Fachausschusses für technische Fragen der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) zur Annahme von Änderungen der einheitlichen technischen Vorschriften ETV GEN-B und ETV TAF zu vertreten ist**

## **BEGRÜNDUNG**

### **1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS**

Auf seiner 11. Tagung vom 12.–13. Juni 2018 in Bern beschloss der Fachausschuss für technische Fragen (*Committee of Technical Experts*, CTE) der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) bestimmte Änderungen an den einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) im schriftlichen Verfahren anzunehmen. Im Einzelnen betrifft dies die ETV GEN-B (Definition von Teilsystemen) und die ETV TAF (Telematikanwendungen für den Güterverkehr).

Bei den ETV der OTIF handelt es sich um eine Reihe technischer Spezifikationen, die sich aus den Grundsätzen, Zielen und Verfahren des COTIF-Übereinkommens 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 sind somit den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) der EU gleichwertig.

In der ETV GEN-B werden nach Maßgabe der Anhänge F und G des Übereinkommens (APTU und ATMF) die Teilsysteme des Eisenbahnsystems definiert. Die ETV GEN-B entspricht den EU-Vorschriften in Anhang II der Richtlinie (EU) 2016/797 vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union<sup>1</sup>.

Die ETV TAF enthält grundlegende und zusätzliche Anforderungen an die Kommunikation zwischen Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern, an die für die Verfolgung von Zug- und Wagenbewegungen zu verwendenden Datenbanken sowie bezüglich der an Frachtkunden zu liefernden Informationen, ohne die das TAF-Teilsystem nicht funktionieren kann. Die ETV TAF entspricht der TSI TAF<sup>2</sup>.

Der vorliegende Vorschlag zur Änderung der oben genannten ETV im schriftlichen Verfahren erfordert einen Beschluss des Rates zur Festlegung des im Namen der Union zu vertretenden Standpunkts. Folgende Änderungen werden vorgeschlagen:

- Änderungen der Punkte 2.1, 2.2 und 2.3 der ETV GEN-B gemäß dem Anhang dieses Beschlusses und dem CTE-Arbeitsdokument TECH-18010-CTE11-5<sup>3</sup>,
- Aktualisierung der ETV TAF zur Aufnahme der überarbeiteten Liste der technischen Dokumente (Anlage I) der TSI TAF

mit dem übergeordneten Ziel, die Übereinstimmung zwischen TSI und ETV zu gewährleisten.

### **2. KONTEXT DES VORSCHLAGS**

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

Das COTIF ist der Gründungsrechtsakt der OTIF. Laut Artikel 2 Absatz 1 des COTIF besteht das Ziel der Organisation 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

---

<sup>1</sup> Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44).

<sup>2</sup> Verordnung (EU) Nr. 1305/2014 der Kommission vom 11. Dezember 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität zum Teilsystem „Telematikanwendungen für den Güterverkehr“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 438).

<sup>3</sup> <https://otif.org/fileadmin/new/2-Activities/2E-Technical-Interoperability/2Ea-CTE/2Ea2-Working-Documents/2018/TECH-18010-CTE11-5-e-UTP-GEN-B-amendments.pdf>

Rechtsbereichen. Das COTIF regelt auch die Arbeitsweise der Organisation sowie ihre Ziele, Befugnisse, Beziehungen zu den Vertragsstaaten und ihre Tätigkeiten im Allgemeinen.

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 (einschließlich eines neuen Anhangs H, der auf der anstehenden 13. OTIF-Generalversammlung angenommen werden soll), 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 – Vertrag 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 ETV, die die technische Interoperabilität betreffen.

Das COTIF findet in 46 Staaten Anwendung, darunter 26 EU-Mitgliedstaaten (alle außer Malta und Zypern).

## **2.2. Die Vereinbarung zwischen der Europäischen Union und der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF)**

Am 16. Juni 2011 verabschiedete der Rat seinen Beschluss 2013/103/EU<sup>4</sup> über die Unterzeichnung und den Abschluss der Vereinbarung zwischen der Europäischen Union und der OTIF über den Beitritt der Europäischen Union zum Übereinkommen über den Internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des

---

<sup>4</sup> 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).

Änderungsprotokolls von Vilnius vom 3. Juni 1999. Die Vereinbarung trat am 1. Juli 2011 in Kraft.

Die Union ist Vertragspartei der Vereinbarung ebenso wie alle Mitgliedstaaten mit Ausnahme von Zypern und Malta. In dem Beschluss 2013/103/EU des Rates ist festgelegt, dass die Kommission die Union auf den Tagungen der OTIF vertritt. Zudem enthält der Beschluss eine Erklärung der Union über die Ausübung der Zuständigkeiten (Anhang I) und sieht interne Regelungen für den Rat, die Mitgliedstaaten und die Kommission in Bezug auf die Verfahren im Rahmen der OTIF (Anhang III) vor.

### **2.3. Der OTIF-Fachausschuss für technische Fragen**

Der Fachausschuss für technische Fragen (CTE) ist ein nach Artikel 8 des COTIF eingesetztes Gremium der OTIF. 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.

### **2.4. Annahme von Rechtsakten im schriftlichen Verfahren des CTE**

Das übliche Verfahren zur Annahme von ETV ist in den Artikeln 6 und 8 der APTU beschrieben und kann eineinhalb Jahre in Anspruch nehmen. Nach Artikel 21 Absatz 3 der Geschäftsordnung des CTE<sup>5</sup> kann der Ausschuss auch Änderungen an den ETV im schriftlichen Verfahren annehmen, das weniger Zeit in Anspruch nimmt und etwa sechs Monate dauern kann. Auf der 11. Tagung des CTE vereinbarten die Mitglieder auf Vorschlag des Vorsitzenden, die Änderungen im schriftlichen Verfahren nach Artikel 21 Absatz 3 der Geschäftsordnung anzunehmen.

Nach Artikel 21 Absatz 3 seiner Geschäftsordnung fasst der Ausschuss Beschlüsse im schriftlichen Verfahren nach folgenden Regeln:

---

<sup>5</sup> [http://otif.org/fileadmin/user\\_upload/otif\\_verlinkte\\_files/02\\_organe/06\\_fachaus\\_tech/RI-CTE\\_11\\_02\\_2009\\_d.pdf](http://otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/02_organe/06_fachaus_tech/RI-CTE_11_02_2009_d.pdf)

- alle Mitglieder des Fachausschusses werden schriftlich über das Thema und den Grund einer solchen Abstimmung informiert;
- über voneinander unabhängige Fragen wird getrennt abgestimmt;
- die Mitglieder werden aufgefordert, dem Generalsekretär der OTIF ihre Stimme schriftlich innerhalb einer bestimmten Frist (Datum und Uhrzeit) zu übermitteln, die mindestens 21 Kalendertage betragen muss;
- der Eingang jeder Stimme wird vom Generalsekretär der OTIF schriftlich bestätigt;
- die innerhalb der Frist erhaltenen Antworten werden aufgezeichnet;
- das Quorum ist das gleiche wie bei den Tagungen des Fachausschusses. Erreicht die Anzahl der vor Ablauf der Frist eingegangenen Antworten nicht das erforderliche Quorum, so gilt der Antrag als abgelehnt. Er kann jedoch bei der nächsten Tagung des Fachausschusses erneut unterbreitet werden;
- falls mindestens drei Mitglieder des Fachausschusses beantragen, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen an einer Tagung des Fachausschusses beraten werden sollen, ist das schriftliche Verfahren ohne Ergebnis abzubrechen; eine neue Tagung des Fachausschusses muss dann so rasch wie möglich einberufen werden und
- das Ergebnis des Abstimmungsverfahrens wird allen Mitgliedern mitgeteilt.

## **2.5. Zur Annahme im schriftlichen Verfahren vorgesehene Rechtsakte des CTE**

Der CTE legte auf seiner 11. Tagung die folgenden Änderungen zur Annahme im schriftlichen Verfahren vor:

- Änderungen der Punkte 2.1, 2.2 und 2.3 der ETV GEN-B (Teilsysteme)
- Aktualisierung der ETV TAF zur Angleichung an die überarbeitete Fassung der TSI TAF.

Die vorgeschlagenen Änderungen an der ETV GEN-B folgen dem auf der 10. Tagung des CTE („CET 10“) formulierten Vorschlag, Punkt 2.1 der ETV GEN-B zu ändern und neben den bereits explizit erwähnten Gleisen und Weichen auch Brücken aufzunehmen. Dies wurde damit begründet, dass bei einer unzureichenden Kontrolle und Steuerung der Schnittstellen zwischen Brücken und Fahrzeugen gefährliche Schwingungen entstehen können.

Auf der Grundlage des Vorschlags der CTE 10 erörterte die WG TECH diese Frage und einigte sich darauf, Punkt 2.1 der ETV GEN-B in allgemeinerer Form zu ändern, indem formuliert wird, dass das COTIF die Infrastruktur nur in dem Umfang umfasst, als sie Schnittstellen zu Fahrzeugen betrifft, ohne weitere Einzelheiten zu nennen. Dieser allgemeine Grundsatz würde auch für andere Teilsysteme gelten, die ortsfeste Einrichtungen betreffen, d. h. Energie und streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung.

Nach einer solchen Änderung wäre der Fachausschuss für technische Fragen befugt, für jede (künftige) ETV über Infrastruktur, Energie oder streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung im Einzelnen zu entscheiden, welche Schnittstellen erfasst werden müssen.

Dies steht mit dem Strategiepapier TECH-18012-CTE11-6.2 der OTIF über die Entwicklung von Infrastrukturvorschriften im Einklang, das auf der CTE 11 erörtert wurde und auf dessen Grundlage der Fachausschuss die WG TECH beauftragte, Vorschläge für geeignete und durchführbare Infrastrukturbestimmungen auszuarbeiten.

Der Vorschlag zur Aktualisierung der ETV TAF schließt an die jüngsten Änderungen der TSI TAF an, mit denen die Struktur der TSI-TAF-Meldungen, des Modells für Daten und Meldungen sowie der Betriebsdatenbank für Wagen und Intermodaleinheiten (WIMO) aktualisiert und eine informationstechnische Norm für die Kommunikationssteuerungsschicht der gemeinsamen Schnittstelle angenommen wurde. Diese Änderungen wurden vorgenommen, um die bisherige proprietäre Logik zu überwinden und der Gesamtheit der Anwender der TSI TAF eine schnellere und kostengünstigere Umsetzung dieses Werkzeugs zu ermöglichen. Die Referenzdateien wurden entsprechend geändert, was eine Aktualisierung der Liste der technischen Dokumente (Anlage I) der TSI TAF zur Folge hatte. Dies wiederum macht eine Aktualisierung der entsprechenden Liste in der ETV TAF notwendig.

Die vorgesehenen Rechtsakte werden für die OTIF-Mitgliedstaaten und die Organisationen der regionalen Wirtschaftsintegration, die dem COTIF beigetreten sind, insbesondere die Union, rechtsverbindlich sein. Die vorgesehenen Rechtsakte zielen darauf ab, die einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) des COTIF weiter an die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) der EU anzugleichen.

## **2.6. Zuständigkeit der Union und Stimmrechte**

Nach Artikel 6 der Vereinbarung zwischen der EU und der OTIF gilt Folgendes:

*„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.“*

Laut der Erklärung in Anhang I des Beschlusses 2013/103/EU des Rates ist im Eisenbahnbereich die Europäische Union nach Artikel 91 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) gemeinsam mit den Mitgliedstaaten der Union zuständig.

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 Vorschriften der Union werden von der Annahme solcher Änderungen eindeutig betroffen sein, da das Ziel der Maßnahme darin besteht, die einheitlichen technischen Vorschriften des COTIF mit den EU-Bestimmungen in Anhang II der Richtlinie (EU) 2016/797 und mit der TSI TAF in Einklang zu bringen.

Daher nimmt in diesem Fall die Union, vertreten durch die Kommission, das Stimmrecht wahr.

## **3. IM NAMEN DER UNION ZU VERTRETENDER STANDPUNKT**

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

## **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<sup>6</sup>.

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*“<sup>7</sup>.

#### *4.1.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall*

Die Akte, die der CTE zu erlassen hat, sind rechtsverbindlich. Die vorgesehenen Rechtsakte haben Rechtswirkung, weil der Rechtsrahmen der OTIF durch Angleichung der ETV des COTIF an die für Teilsysteme geltenden TSI der EU geändert wird.

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

### **4.2. Schlussfolgerung**

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

## **5. VERÖFFENTLICHUNG DES GEPLANTEN RECHTSAKTS**

Da mit dem Rechtsakt des CTE die ETV GEN-B gemäß Anhang F des COTIF geändert wird, sollte er nach seiner Annahme im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht werden.

---

<sup>6</sup> Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 64.

<sup>7</sup> Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 61-64.



Vorschlag für einen

## **BESCHLUSS DES RATES**

**über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union im schriftlichen Verfahren des Fachausschusses für technische Fragen der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) zur Annahme von Änderungen der einheitlichen technischen Vorschriften ETV GEN-B und ETV TAF 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<sup>8</sup> beigetreten.
- (2) Alle Mitgliedstaaten, mit Ausnahme von Zypern und Malta, wenden das COTIF an.
- (3) Der Fachausschuss für technische Fragen (CTE) der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) wurde nach Artikel 8 des COTIF eingesetzt. Nach Artikel 20 Absatz 1 Buchstabe b des COTIF sowie den Artikeln 6 und 8a seines Anhangs F (APTU) ist der CTE befugt, über die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften (ETV) oder Bestimmungen zur Änderung von ETV auf der Grundlage des Anhangs F (APTU) und Anhangs G (ATMF) des COTIF-Übereinkommens zu entscheiden.
- (4) Nach seiner 11. Tagung am 12. und 13. Juni 2018 beschloss der CTE, im schriftlichen Verfahren Änderungen an den Punkten 2.1, 2.2 und 2.3 der ETV für Teilsysteme (ETV GEN-B) anzunehmen, um die Definition des Teilsystems „Infrastruktur“ um Bahnübergänge und andere Kunstbauten wie Brücken gemäß der Anlage zu diesem Beschluss zu erweitern.
- (5) Es ist angezeigt, den im Namen der Union im CTE zu vertretenden Standpunkt festzulegen, da die Änderungen an den Punkten 2.1, 2.2 und 2.3 der ETV GEN-B auf der Grundlage des Anhangs F (APTU) des COTIF-Übereinkommens für die Union bindend sein werden.

---

<sup>8</sup> 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).

- (6) Mit diesen Änderungen soll die Definition der Teilsysteme gemäß COTIF ETV GEN-B an die der Union in Anhang II der Richtlinie (EU) 2016/797<sup>9</sup> angepasst werden, indem die Definition des Teilsystems „Infrastruktur“ um Bahnübergänge und andere Kunstbauten wie Brücken erweitert wird.
- (7) Die vorgeschlagenen Änderungen 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 Union im schriftlichen Verfahren des Fachausschusses für technische Fragen des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr vom 9. Mai 1980 zu den Änderungen an den Punkten 2.1, 2.2 und 2.3 der einheitlichen technischen Vorschrift ETV GEN-B zu vertreten ist, beruht auf dem Entwurf eines Rechtsakts des Fachausschusses für technische Fragen der OTIF, der diesem Beschluss beigefügt ist.

*Artikel 2*

Dieser Beschluss ist an die Kommission gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates  
Der Präsident*

---

<sup>9</sup> Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44).