



Brüssel, den 3. April 2023
(OR. en)

8069/23

Interinstitutionelles Dossier:
2023/0091 (NLE)

TRANS 131

VORSCHLAG

| | |
|----------------|---|
| Absender: | Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission |
| Eingangsdatum: | 31. März 2023 |
| Empfänger: | Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union |

| | |
|----------------|---------------------|
| Nr. Komm.dok.: | COM(2023) 179 final |
|----------------|---------------------|

| | |
|--------|---|
| Betr.: | Vorschlag für einen BESCHLUSS DES RATES über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union auf der 15. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) hinsichtlich der Änderungen der einheitlichen technischen Vorschriften betreffend die Qualifikation und Unabhängigkeit von Prüforganen und betreffend eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken, hinsichtlich der Änderung der Geschäftsordnung des Fachausschusses für technische Fragen sowie hinsichtlich der Aktualisierung der Verweise auf die technischen Dokumente der TSI TAF in Anlage I der ETV TAF zu vertreten ist |
|--------|---|

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2023) 179 final.

Anl.: COM(2023) 179 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 31.3.2023
COM(2023) 179 final

2023/0091 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union auf der 15. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) hinsichtlich der Änderungen der einheitlichen technischen Vorschriften betreffend die Qualifikation und Unabhängigkeit von Prüforganen und betreffend eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken, hinsichtlich der Änderung der Geschäftsordnung des Fachausschusses für technische Fragen sowie hinsichtlich der Aktualisierung der Verweise auf die technischen Dokumente der TSI TAF in Anlage I der ETV TAF zu vertreten ist

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Die 15. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen (Committee of Technical Experts, CTE) der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) wird am 13. und 14. Juni 2023 in Bern stattfinden. Auf der Tagesordnung stehen folgende Beschlussvorschläge:

- Vorschlag zur Überarbeitung der einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) betreffend die Qualifikation und Unabhängigkeit von Prüforganen,
- Vorschlag zur Änderung der ETV betreffend eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken,
- Vorschlag zur Änderung der Geschäftsordnung des Fachausschusses für technische Fragen,
- Vorschlag zur Aktualisierung der Verweise auf die in Anlage I der ETV TAF aufgeführten technischen Dokumente der TSI TAF.

Die OTIF entwickelt einheitliche Rechtsvorschriften für den internationalen Eisenbahnverkehr in drei großen Tätigkeitsfeldern: technische Interoperabilität, gefährliche Güter und Eisenbahnvertragsrecht.

Die oben genannten vom CTE zu fassenden Beschlüsse sind rechtswirksame Akte, und der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt 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 „COTIF“) ist ein internationales Übereinkommen, dem die Union und 25 Mitgliedstaaten¹ als Vertragsparteien angehören.

Am 16. Juni 2011 verabschiedete der Rat den Beschluss [2013/103/EU](#) 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 Änderungsprotokolls von Vilnius vom 3. Juni 1999 (im Folgenden „EU-COTIF-Beitrittsvereinbarung“).

Die Vereinbarung trat am 1. Juli 2011 in Kraft.

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 Nur Zypern und Malta sind keine Vertragsparteien.

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 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, wie in Kapitel II der Richtlinie (EU) 2016/797 definiert.

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. Gemäß Artikel 16 § 10 des COTIF ist der CTE befugt, eine Überarbeitung seiner Geschäftsordnung vorzuschlagen.

2.3. Annahme von Rechtsakten durch den CTE

Gemäß Artikel 6 der ER APTU entscheidet der CTE über die Annahme von ETV oder über deren 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 13. und 14. Juni 2023 zur Annahme durch den CTE vorgesehene Rechtsakte

2.4.1. Überarbeitung der ETV betreffend die Qualifikation und Unabhängigkeit von Prüforganen (ETV GEN-E)

Die ETV GEN-E beschreibt die Qualifikation und die Unabhängigkeit von Prüforganen. Die derzeitige Fassung ist am 1. Dezember 2011 in Kraft getreten. Sie beruht auf Anhang VIII der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft².

Die vom CTE vorgeschlagene vollständige Überarbeitung der ETV GEN-E ist durch mehrere Entwicklungen gerechtfertigt, die seit ihrem Inkrafttreten stattgefunden haben.

Erstens ist die Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates durch die Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates³ ersetzt worden. Die neuere Richtlinie enthält detailliertere Bestimmungen über die Qualifikation und Unabhängigkeit von Prüforganen als die vorherige Richtlinie.

Die vorgeschlagene vollständige Überarbeitung der ETV GEN-E zielt darauf ab,

- die Bestimmungen klarer zu strukturieren;
- ihren Anwendungsbereich klarzustellen, insbesondere in Bezug auf das EU-Recht;
- die Bestimmungen an die neuesten in der EU geltenden Bestimmungen anzugleichen.

Schlussfolgerung: Die Europäische Union kann der von der OTIF vorgeschlagenen Überarbeitung der ETV GEN-E zustimmen.

2.4.2. Änderung der ETV betreffend eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken (ETV GEN-G)

Mit den ETV GEN-G wird ein harmonisiertes Verfahren für das Risikomanagement im Zusammenhang mit signifikanten Änderungen am Eisenbahnsystem oder, falls laut ETV erforderlich, an strukturellen Teilsystemen eingeführt. Die ETV GEN-G regelt auch die Anforderungen an die unabhängigen Bewertungsstellen im Rahmen der gemeinsamen Sicherheitsmethode. Sie sind derzeit äquivalent zur Durchführungsverordnung (EU)

² Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1).

³ 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).

Nr. 402/2013 der Kommission in der durch die Durchführungsverordnung (EU) 2015/1136 der Kommission⁴ geänderten Fassung.

Mit der vorgeschlagenen Überarbeitung wird der Anwendungsbereich der ETV GEN-G erweitert, sodass sie auch die Risikoevaluierung und -bewertung im Zusammenhang mit dem Sicherheitsmanagementsystem (SMS) im Anwendungsbereich der ER EST abdeckt.

Im Rahmen des Vorschlags werden die Bestimmungen zur Risikobewertung und Risikoakzeptanz von Anträgen, die in den Anwendungsbereich der ER APTU und ATMF fallen, nicht geändert. Diese Anträge beziehen sich in erster Linie auf die Bewertung neuer Produkte, z. B. Fahrzeuge, die Instandhaltung von Fahrzeugen oder Änderungen am Entwurf, dem Bau oder der Instandhaltung von Produkten, sofern diese Anträge in den Anwendungsbereich der ER APTU und ATMF fallen.

Durch die Änderungen werden Anträge in den Anwendungsbereich der ER EST aufgenommen. Diese Anträge beziehen sich hauptsächlich auf betriebliche und organisatorische Änderungen, einschließlich Änderungen am SMS, sofern sie in den Anwendungsbereich der ER EST fallen.

Schlussfolgerung: Die Europäische Union kann der von der OTIF vorgeschlagenen Änderung der ETV GEN-G zustimmen.

2.4.3. *Änderung der Geschäftsordnung des Fachausschusses für technische Fragen (CTE)*

Artikel 16 § 10 des COTIF verlangt, dass sich der CTE eine Geschäftsordnung gibt. Letztere soll einen geordneten Ablauf der Diskussionen und Klarheit in Bezug auf die Rechte und Pflichten aller Beteiligten gewährleisten.

Die vorgeschlagene Änderung der Geschäftsordnung zielt darauf ab,

- die seit der COVID-19-Pandemie etablierten Verfahren zu berücksichtigen und insbesondere der Tatsache Rechnung zu tragen, dass Hybridtagungen zur Norm geworden sind;
- eine Empfehlung des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit der OTIF vom 5. April 2022 zur Einbindung der Interessengruppen in die Arbeit der OTIF zu berücksichtigen;
- die neue Praxis des CTE widerzuspiegeln, kurz nach seiner Tagung ein Beschlussverzeichnis herauszugeben;
- dem Beschluss Rechnung zu tragen, den der CTE auf seiner 14. Tagung gefasst hat, wonach Vertragsstaaten und regionale Organisationen Kontaktstellen benennen sollten.

Schlussfolgerung: Die Europäische Union kann der von der OTIF vorgeschlagenen Änderung der Geschäftsordnung des CTE zustimmen.

2.4.4. *Aktualisierung der Verweise auf die technischen Dokumente der TSI TAF in Anlage I der ETV Telematikanwendungen für den Güterverkehr (ETV TAF)*

Die ETV TAF, die seit dem 1.12.2017 in Kraft ist, enthält Anforderungen an die Kommunikation zwischen Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern, an die für die Verfolgung von Zug- und Wagenbewegungen zu verwendenden Datenbanken sowie an die an Frachtkunden zu liefernden Informationen. Sie entspricht der Verordnung (EU)

⁴ Durchführungsverordnung (EU) 2015/1136 der Kommission vom 13. Juli 2015 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken (ABl. L 185 vom 14.7.2015, S. 6).

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 Union⁵ (TSI TAF). Die Verordnung wurde am 26. März 2021 durch die Verordnung (EU) 2021/541⁶ geändert.

In der ETV TAF wird auf die technischen Dokumente der TSI TAF⁷ verwiesen, die auf der Website der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) veröffentlicht sind und regelmäßig aktualisiert werden. Entsprechende Verweise wurden in die ETV aufgenommen, sodass zwar die IT-Vorschriften im COTIF verankert 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 § 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.

⁵ *Amtsblatt der Europäischen Union*: ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 438.

⁶ *Amtsblatt der Europäischen Union*: ABl. L 108 vom 29.3.2021, S. 19.

⁷ 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).

Die vorgeschlagenen Beschlüsse haben folgende Ziele:

- Angleichung der ETV betreffend die Qualifikation und Unabhängigkeit von Prüforganen an die Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates⁸,
- in Bezug auf Sicherheitsmanagementsysteme Angleichung der ETV betreffend eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken an die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 der Kommission vom 30. April 2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 352/2009,
- Aktualisierung der Geschäftsordnung des CTE,
- Angleichung der Verweise auf die technischen Dokumente der TSI TAF in Anlage I der ETV TAF⁹.

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.

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“, durch Beschlüsse festgelegt.

Artikel 218 Absatz 9 AEUV gilt unabhängig davon, ob die Union ein Mitglied des betreffenden Gremiums oder Vertragspartei der betreffenden Übereinkunft ist¹⁰.

Der Begriff „rechtswirksame Akte“ erfasst auch Akte, die kraft völkerrechtlicher Regelungen, denen das betreffende 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“¹¹.

⁸ 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).

⁹ 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).

¹⁰ Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 64.

¹¹ Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 61 bis 64.

4.1.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Der CTE ist ein durch eine Übereinkunft – nämlich durch das COTIF, insbesondere Artikel 13 § 1 Buchstaben c und f – eingesetztes Gremium.

Die Akte, die der CTE während seiner 15. Tagung annehmen soll, stellen rechtswirksame Akte dar.

Mit den vorgesehenen Rechtsakten wird der Rechtsrahmen der OTIF geändert. Da die Union eine vollwertige Vertragspartei des COTIF ist, werden die vorgesehenen Rechtsakte für die Union gemäß der EU-COTIF-Beitrittsvereinbarung völkerrechtlich bindend sein.

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

4.2. Materielle Rechtsgrundlage

4.2.1. Grundsätze

Die materielle Rechtsgrundlage für einen Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV hängt in erster Linie von Zweck und Inhalt des vorgesehenen Akts ab, zu dem ein im Namen der Union zu vertretender Standpunkt festgelegt wird.

4.2.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Hauptzweck und Inhalt des vorgesehenen Rechtsakts betreffen den internationalen Eisenbahnverkehr.

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

4.3. Schlussfolgerung

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

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union auf der 15. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) hinsichtlich der Änderungen der einheitlichen technischen Vorschriften betreffend die Qualifikation und Unabhängigkeit von Prüforganen und betreffend eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken, hinsichtlich der Änderung der Geschäftsordnung des Fachausschusses für technische Fragen sowie hinsichtlich der Aktualisierung der Verweise auf die technischen Dokumente der TSI TAF in Anlage I der 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 Rates¹² und der Vereinbarung zwischen der Europäischen Union und der Zwischenstaatlichen Organisation für den Internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) über den Beitritt der Europäischen Union zum Übereinkommen über den Internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) (im Folgenden „Vereinbarung“) beigetreten.
- (2) Der Fachausschuss für technische Fragen (CTE) der OTIF wurde nach Artikel 13 § 1 Buchstabe f des COTIF eingesetzt.
- (3) Gemäß Artikel 20 § 1 Buchstabe b des COTIF sowie Artikel 6 der Einheitlichen Rechtsvorschriften für die Verbindlicherklärung technischer Normen und für die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist (APTU) – Anhang F des COTIF ist der CTE u. a. für die Annahme oder Änderung der Einheitlichen Technischen Vorschriften (ETV) betreffend die Qualifikation und Unabhängigkeit von Prüforganen (ETV GEN-E), betreffend eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken (ETV GEN-G) und betreffend Telematikanwendungen für den Güterverkehr (ETV TAF) zuständig.

¹² 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).

- (4) Gemäß Artikel 16 § 10 des COTIF ist der CTE befugt, eine Überarbeitung seiner Geschäftsordnung vorzuschlagen.
- (5) Der CTE hat in die Tagesordnung seiner 15. Tagung, die am 13. und 14. Juni 2023 stattfinden wird, Beschlussvorschläge zur vollständigen Überarbeitung der ETV GEN-E betreffend die Qualifikation und Unabhängigkeit von Prüforganen, zur Änderung der ETV GEN-G betreffend eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken, zur Änderung der Geschäftsordnung des Fachausschusses für technische Fragen und zur Aktualisierung der Verweise auf die in Anlage I der ETV TAF aufgeführten technischen Dokumente der TSI TAF aufgenommen.
- (6) Da die vorgeschlagenen Beschlüsse für die Union rechtsverbindlich sein werden, ist es zweckmäßig, den im Namen der Union im CTE zu vertretenden Standpunkt festzulegen.
- (7) Ziel dieser Beschlüsse ist es, die ETV GEN-E betreffend die Qualifikation und Unabhängigkeit von Prüforganen an die Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates¹³ anzugleichen, die ETV GEN-G betreffend eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken zu überarbeiten, die Geschäftsordnung des Fachausschusses für technische Fragen zu ändern und die ETV TAF an EU-Vorschriften, nämlich die Durchführungsverordnung (EU) 2021/5419 der Kommission¹⁴, anzugleichen.
- (8) Die vorgesehenen OTIF-Beschlüsse stehen mit dem Recht 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 auf der 15. Tagung des CTE des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr vom 9. Mai 1980 hinsichtlich der Änderungen der ETV GEN-E betreffend die Qualifikation und Unabhängigkeit von Prüforganen und der ETV GEN-G betreffend eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken, hinsichtlich der Änderung der Geschäftsordnung des Fachausschusses für technische Fragen sowie hinsichtlich der Aktualisierung der Verweise auf die in Anlage I der ETV TAF aufgeführten technischen Dokumente der TSI TAF zu vertreten ist, lautet wie folgt:

1. Zustimmung zu der vom CTE vorgeschlagenen Überarbeitung der ETV GEN-E betreffend die Qualifikation und Unabhängigkeit von Prüforganen gemäß CTE-Arbeitsdokument „TECH-23005 ETV GEN-E“
2. Zustimmung zu den vom CTE vorgeschlagenen Änderungen der ETV GEN-G betreffend eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken gemäß CTE-Arbeitsdokument „TECH-23006 ETV GEN-G“

¹³ 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).

¹⁴ Durchführungsverordnung (EU) 2021/541 der Kommission vom 26. März 2021 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1305/2014 im Hinblick auf die Vereinfachung und Verbesserung der Berechnung und des Austauschs von Daten und die Aktualisierung des Änderungsmanagementverfahrens (ABl. L 108 vom 29.3.2021, S. 19).

3. Zustimmung zu der vom CTE vorgeschlagenen Änderung der Geschäftsordnung des Fachausschusses für technische Fragen gemäß dem CTE-Arbeitsdokument „TECH-23002 CTE“
4. Zustimmung zu der vom CTE vorgeschlagenen Aktualisierung der Verweise auf die technischen Dokumente der TSITAF in Anlage I der ETV TAF gemäß CTE-Arbeitsdokument „TECH-21009-CTE UTP TAF 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 /// Die Präsidentin*