



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 20.4.2020  
COM(2020) 154 final

2020/0061 (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 Lärm, ETV Güterwagen und ETV Kennzeichnung und die Annahme einer vollständigen Überarbeitung der Rechtsvorschriften für die Zertifizierung und Prüfung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM-Vorschriften) sowie der Spezifikationen zu den Fahrzeugregistern zu vertreten ist**

DE

DE

## **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 vom 16. bis 17. Juni 2020 in Bern stattfinden. Auf der Tagesordnung der Tagung stehen folgende Punkte:

- ein Vorschlag zur Änderung der ETV über die Geräuschemissionen von Fahrzeugen;
- ein Vorschlag zur Änderung der ETV über Güterwagen;
- ein Vorschlag zur Änderung der ETV über die Kennzeichnung von Eisenbahnfahrzeugen;
- ein Vorschlag für eine vollständige Überarbeitung der Rechtsvorschriften für die Zertifizierung und Prüfung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM-Vorschriften);
- ein Vorschlag für eine vollständige Überarbeitung der Spezifikationen zu den Fahrzeugregistern.

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<sup>1</sup> vom 16. Juni 2011 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 Vertragsparteien und ihre Tätigkeiten im Allgemeinen.

---

<sup>1</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).

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 – 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 13 §§ 1, 4 und 5 des Anhangs G (ATMF) ist der CTE ebenfalls befugt, über die Erstellung oder über Änderungen, Zusammenlegungen oder Aufhebungen der nationalen Fahrzeugregister (NVR) zu entscheiden. Schließlich ist der CTE nach Artikel 15 § 2 ATMF befugt, Vorschriften für die Zertifizierung und Prüfung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM-Vorschriften) anzunehmen oder zu ändern.

### **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 16./17. Juni 2020 zur Annahme durch den CTE vorgesehene Rechtsakte**

#### *2.4.1. Änderung der ETV Lärm, Güterwagen und Kennzeichnung*

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 somit 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 des ATMF zwischen den Bestimmungen der Europäischen Union und des COTIF weiterhin sichergestellt.

- ETV Lärm

Die ETV Lärm enthalten grundlegende und zusätzliche Anforderungen in Bezug auf die Geräuschemissionen von Fahrzeugen. Sie entsprechen derzeit der durch die Verordnung (EU)

Nr. 1304/2014 der Kommission<sup>2</sup> festgelegten TSI „Lärm“. Ziel der vorgeschlagenen Änderungen der ETV ist es, den Vertragsparteien die Möglichkeit zu geben, die Nutzung alter Wagen einzuschränken, wenn diese die modernen Anforderungen an das Vorbeifahrgeräusch auf bestimmten Eisenbahnstrecken, auf denen Lärm ein Problem darstellt, nicht erfüllen.

Am 16. Mai 2019 nahm die Kommission eine Änderung<sup>3</sup> der Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 der Kommission an, mit der der Anwendungsbereich ihrer TSI „Lärm“ ausgeweitet und für die Infrastruktur das Konzept der „leiseren Strecken“ eingeführt wird; die Änderung soll ab 2024 in der gesamten EU gelten. In den künftigen ETV Lärm werden „leise Strecken“ nicht definiert und die Ausweisung solcher Strecken liegt im Ermessen von Vertragsstaaten außerhalb der EU. Unter der Voraussetzung, dass das Datum der Einführung leiser Strecken an das der EU angeglichen wird, stellt diese Abweichung von der TSI jedoch keinen Nachteil für die EU dar, da der Verkehr aus der EU oder in die EU nicht betroffen ist.

Zweck des Beschlusses des CTE zur Änderung der ETV Lärm ist die Aufrechterhaltung ihrer Gleichwertigkeit im Sinne des ATMF mit der TSI „Lärm“ gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 der Kommission in der 2019 geänderten Fassung.

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

- ETV Güterwagen

Die ETV Güterwagen enthalten Anforderungen in Bezug auf Fahrzeuge zur Beförderung von Lastkraftwagen. Sie entsprechen derzeit der durch die Verordnung (EU) Nr. 321/2013 der Kommission<sup>4</sup> festgelegten TSI „Güterwagen“.

Die Kommission nahm am 16. Mai 2019 eine Änderung<sup>5</sup> der Verordnung (EU) Nr. 321/2013 der Kommission an.

Zweck des Beschlusses des CTE zur Änderung der ETV Güterwagen ist die Aufrechterhaltung ihrer Gleichwertigkeit mit der Verordnung (EU) Nr. 321/2013 der Kommission in der kürzlich geänderten Fassung.

---

<sup>2</sup> Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 der Kommission vom 26. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Lärm“ sowie zur Änderung der Entscheidung 2008/232/EG und Aufhebung des Beschlusses 2011/229/EU (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 421).

<sup>3</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2019/774 der Kommission vom 16. Mai 2019 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 in Bezug auf die Anwendung der technischen Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge — Lärm“ auf Bestandsgüterwagen (ABl. L 139 I vom 27.5.2019, S. 89).

<sup>4</sup> Verordnung (EU) Nr. 321/2013 der Kommission vom 13. März 2013 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Güterwagen“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und zur Aufhebung der Entscheidung 2006/861/EG der Kommission (ABl. L 104 vom 12.4.2013, S. 1).

<sup>5</sup> 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 139 I vom 27.5.2019, S. 108).

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

- ETV Kennzeichnung

Die ETV Kennzeichnung enthalten Anforderungen an die Kennzeichnung von Güterwagen und ihre jeweiligen Entsprechungen fallen unter mehr als nur eine einzige TSI der Europäischen Union.

Abschnitte 1 bis 6 dieser ETV entsprechen derzeit der Anlage P der TSI OPE (Anhang I der Entscheidung 2007/756/EG, zuletzt geändert durch Beschluss 2012/757/EU<sup>6</sup>), Abschnitte 7 bis 18 entsprechen der Anlage 6 der NVR-Spezifikationen der EU (Entscheidung 2007/756/EG der Kommission<sup>7</sup>).

Die Kommission hat am 16. Mai 2019 eine neue TSI OPE angenommen (Durchführungsverordnung (EU) 2019/773 der Kommission<sup>8</sup>) und am 25. Oktober 2018 ein neues Fahrzeugeinstellungsregister (Durchführungsbeschluss (EU) 2018/1614 der Kommission<sup>9</sup>).

Zweck des Beschlusses zur Änderung der ETV Kennzeichnung ist die Aufrechterhaltung der Gleichwertigkeit:

- der Abschnitte 1 bis 6 mit Anlage H der Durchführungsverordnung (EU) 2019/773 der Kommission (TSI OPE) in der kürzlich geänderten Fassung,
- der Abschnitte 7 bis 18 mit Anlage 6 des Durchführungsbeschlusses (EU) 2018/1614 der Kommission (EVR).

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

---

<sup>6</sup> Beschluss 2012/757/EU der Kommission vom 14. November 2012 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und zur Änderung der Entscheidung 2007/756/EG (ABl. L 345 vom 15.12.2012, S. 1).

<sup>7</sup> Entscheidung 2007/756/EG der Kommission vom 9. November 2007 zur Annahme einer gemeinsamen Spezifikation für das nationale Einstellungsregister nach Artikel 14 Absätze 4 und 5 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG (ABl. L 305 vom 23.11.2007, S. 30).

<sup>8</sup> 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 139 I vom 27.5.2019, S. 5).

<sup>9</sup> Durchführungsbeschluss (EU) 2018/1614 der Kommission vom 25. Oktober 2018 zur Festlegung der Spezifikationen für die Fahrzeugeinstellungsregister nach Artikel 47 der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie zur Änderung und Aufhebung der Entscheidung 2007/756/EG der Kommission (ABl. L 268 vom 26.10.2018, S. 53).

#### *2.4.2. Vollständige Überarbeitung der Spezifikationen zu den für die Instandhaltung zuständigen Stellen (Entities in Charge of Maintenance, ECM)*

Das System zur Zertifizierung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen enthält Anforderungen und Bewertungskriterien für die Zertifizierung von ECM für Güterwagen. Es entspricht derzeit der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 der Kommission<sup>10</sup>.

Die Kommission hat eine neue Verordnung (EU) 2019/779<sup>11</sup> vom 16. Mai 2019 angenommen, mit der die Verordnung (EU) Nr. 445/2011 der Kommission aufgehoben und ersetzt und die ECM-Zertifizierung ab dem 16. Juni 2020 auf alle Fahrzeugtypen ausgedehnt wird.

Zweck des Beschlusses des CTE zur Änderung des Anhangs A des ATMF „Rechtsvorschriften für die Zertifizierung und Prüfung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen“ ist es, seine Gleichwertigkeit im Sinne des Artikels 3a §5 ATMF mit der Verordnung (EU) 2019/779 der Kommission vom 16. Mai 2019 aufrechtzuerhalten.

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. Es ist darauf hinzuweisen, dass die Gleichwertigkeit nur für Güterwagen gewährleistet ist.

Im Vergleich zu den bestehenden COTIF-Vorschriften ändert der vom CTE vorgeschlagene Text die Zuständigkeiten oder Anforderungen, die ECM in Bezug auf die Zertifizierung erfüllen müssen, nicht wesentlich. Hauptziel des neuen Textes ist es, den Zertifizierungsbereich über die bisherige, auf die Zertifizierung von ECM für Güterwagen beschränkte Zertifizierung hinaus auf alle Fahrzeugtypen auszudehnen.

Zusammengefasst:

- Die ECM-Zertifizierung bleibt für alle ECM für Güterwagen weiterhin verpflichtend, und
- die ECM-Zertifizierung wird auf die Zertifizierung von ECM für alle anderen Fahrzeugtypen ausgeweitet. Grundsätzlich wäre die ECM-Zertifizierung daher verpflichtend, mit folgender Ausnahme:
  - Eisenbahnunternehmen, die andere Fahrzeuge als Güterwagen instand halten, die nur von ihnen betrieben werden, sind von der Pflicht zur ECM-Zertifizierung ausgenommen. In solchen Fällen muss sich die zuständige Behörde des betreffenden Staates vergewissern, dass die allgemeinen Anforderungen und Kriterien gemäß Anhang II des Vorschlags eingehalten werden.

Folglich muss jede ECM, auch solche, die nicht von externen Zertifizierungsstellen zertifiziert wurden, unabhängig von der Frage, ob eine Zertifizierung für eine bestimmte ECM

---

<sup>10</sup> Verordnung (EU) Nr. 445/2011 der Kommission vom 10. Mai 2011 über ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 653/2007 (ABl. L 122 vom 11.5.2011, S. 22).

<sup>11</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 der Kommission vom 16. Mai 2019 mit Durchführungsbestimmungen für ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Fahrzeugen zuständigen Stellen gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 der Kommission (ABl. L 139 I vom 27.5.2019, S. 360).

verpflichtend ist, die allgemeinen Anforderungen und Kriterien zur Sicherstellung eines Mindestinstandhaltungsniveaus erfüllen, die in Anhang II des Vorschlags festgelegt sind.

Schlussfolgerung: Die Europäische Union kann der von der OTIF vorgeschlagenen vollständigen Überarbeitung der Spezifikationen zu den für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM) zustimmen, sofern die im Anhang zum vorliegenden Dokument festgelegten Änderungen in den COTIF-Text aufgenommen werden.

#### *2.4.3. Vollständige Überarbeitung der Spezifikationen zum nationalen Fahrzeugeinstellungsregister*

Die derzeitigen, im Rahmen der OTIF-Vorschriften anwendbaren NVR-Spezifikationen sind denen gleichwertig, die in der Entscheidung 2007/756/EG der Kommission festgelegt worden sind.

Im Rahmen des vierten Eisenbahnpakets nahm die Kommission ihren Durchführungsbeschluss (EU) 2018/1614 an; dieser enthält aktualisierte Spezifikationen für nationale Fahrzeugeinstellungsregister in der EU und Spezifikationen für das europäische Fahrzeugeinstellungsregister (EVR), das die nationalen Fahrzeugeinstellungsregister in der EU ab 2021 ersetzen wird, und hebt die Entscheidung 2007/756/EG der Kommission auf.

Der Beschluss des CTE zur Änderung der NVR-Spezifikationen geht zurück auf die Annahme des Durchführungsbeschlusses (EU) 2018/1614 der Kommission.

Bis 2021 werden die EU-Mitgliedstaaten ihre Kräfte bündeln und Fahrzeuggenehmigungen und -informationen in einem gemeinsamen Register verwalten, dem künftigen EVR, das die bisherigen 25 NVR der EU-Mitgliedstaaten ersetzen soll. Im Rahmen der OTIF würde das EVR somit zum NVR für die EU-Region. In das EVR können auch Fahrzeuge aus anderen Ländern eingetragen werden, insbesondere jenen Ländern der EU-Nachbarschaftspolitik, die sich verpflichtet haben, das EU-Recht durch bilaterale Abkommen mit der EU umzusetzen (z. B. NO, CH, westlicher Balkan usw.). Andere Mitglieder der OTIF können beantragen, Fahrzeuge, die für den internationalen Verkehr zugelassen sind, im EVR zu registrieren.

Schlussfolgerung: Die Europäische Union kann der von der OTIF vorgeschlagenen vollständigen Überarbeitung der Spezifikationen zum nationalen Fahrzeugeinstellungsregister (NVR) zustimmen, sofern die im Anhang zum vorliegenden Dokument festgelegten Änderungen in den OTIF-Text aufgenommen werden.

### **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 Vorschriften der Union werden von der Annahme der Änderungen eindeutig betroffen sein, da das Ziel der Maßnahme darin besteht, die ETV Lärm, die ETV Güterwagen, die ETV Kennzeichnung, die ECM-Vorschriften und die NVR-Spezifikationen mit der Durchführungsverordnung (EU) 2019/776 der Kommission, der Durchführungsverordnung (EU) 2019/774 der Kommission, der Durchführungsverordnung (EU) 2019/773 der Kommission, der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 der Kommission und dem Durchführungsbeschluss (EU) 2018/1614 der Kommission in der jeweiligen kürzlich geänderten Fassung in Einklang zu bringen.

Da die Union über die ausschließliche Zuständigkeit für die Fragen verfügt, auf die sich die fünf oben genannten CTE-Beschlüsse beziehen, nimmt die Union, vertreten durch die Kommission, die Stimmrechte im Hinblick auf die Annahme dieser fünf 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) erlässt der Rat einen Beschluss „*zur Festlegung der 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*“.

Artikel 218 Absatz 9 AEUV gilt unabhängig davon, ob die Union Mitglied des betreffenden Gremiums oder Vertragspartei der betreffenden Übereinkunft ist<sup>12</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>13</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 sie den Rechtsrahmen der OTIF durch Angleichung der ETV des COTIF an die TSI der EU und der ECM-Vorschriften und der Spezifikationen zum nationalen

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

<sup>13</sup> Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 61 bis 64.

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.

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 Lärm, ETV Güterwagen und ETV Kennzeichnung und die Annahme einer vollständigen Überarbeitung der Rechtsvorschriften für die Zertifizierung und Prüfung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM-Vorschriften) sowie der Spezifikationen zu den Fahrzeugregistern 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>14</sup> 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 § 1 Buchstabe b des COTIF sowie Artikel 6 seines Anhangs F (APTU) ist der CTE unter anderem befugt, einheitliche technische Vorschriften (ETV) über die Geräuschemissionen von Fahrzeugen (ETV Lärm), über Güterwagen (ETV Güterwagen) sowie die Kennzeichnung von Eisenbahnfahrzeugen (ETV Kennzeichnung) anzunehmen oder zu ändern. Nach Artikel 13 §§ 1, 4 und 5 des Anhangs G (ATMF) ist der CTE ebenfalls befugt, über die Erstellung oder über Änderungen, Zusammenlegungen oder Aufhebungen der nationalen Fahrzeugregister (NVR) zu entscheiden. Schließlich ist der CTE nach Artikel 15 § 2 ATMF befugt, Vorschriften für die Zertifizierung und Prüfung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM-Vorschriften) anzunehmen oder zu ändern.
- (5) Der CTE hat in die Tagesordnung seiner 13. Tagung, die am 16. und 17. Juni 2020 stattfinden wird, Beschlussvorschläge für Änderungen der ETV Lärm, ETV Güterwagen und ETV Kennzeichnung und zur vollständigen Überarbeitung der

---

<sup>14</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).

Rechtsvorschriften für die Zertifizierung und Prüfung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM-Vorschriften) sowie der Spezifikationen zu den nationalen Fahrzeugregistern (NVR) aufgenommen.

- (6) Da der Beschluss für die Union rechtsverbindlich sein wird, ist es zweckmäßig, den im Namen der Union im CTE zu vertretenden Standpunkt festzulegen.
- (7) Ziel dieser Änderungen ist es, die ETV Lärm, ETV Güterwagen und ETV Kennzeichnung sowie die Rechtsvorschriften für die Zertifizierung und Prüfung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM-Vorschriften) mit der Durchführungsverordnung (EU) 2019/774 der Kommission<sup>15</sup>, der Durchführungsverordnung (EU) 2019/776 der Kommission<sup>16</sup>, der Durchführungsverordnung (EU) 2019/773 der Kommission<sup>17</sup> und der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 der Kommission<sup>18</sup> in Einklang zu bringen; die Spezifikationen zu den Fahrzeugregistern sind unter Berücksichtigung des Durchführungsbeschlusses (EU) 2018/1614 der Kommission<sup>19</sup> aktualisiert worden.
- (8) 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 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 Lärm, ETV Güterwagen und ETV Kennzeichnung sowie eine vollständige

<sup>15</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2019/774 der Kommission vom 16. Mai 2019 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 in Bezug auf die Anwendung der technischen Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge — Lärm“ auf Bestandsgüterwagen (ABl. L 139 I vom 27.5.2019, S. 89).

<sup>16</sup> 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 139 I vom 27.5.2019, S. 108).

<sup>17</sup> 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 139 I vom 27.5.2019, S. 5).

<sup>18</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 der Kommission vom 16. Mai 2019 mit Durchführungsbestimmungen für ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Fahrzeugen zuständigen Stellen gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 der Kommission (ABl. L 139 I vom 27.5.2019, S. 360).

<sup>19</sup> Durchführungsbeschluss (EU) 2018/1614 der Kommission vom 25. Oktober 2018 zur Festlegung der Spezifikationen für die Fahrzeugeinstellungsregister nach Artikel 47 der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie zur Änderung und Aufhebung der Entscheidung 2007/756/EG der Kommission (ABl. L 268 vom 26.10.2018, S. 53).

Überarbeitung der Rechtsvorschriften für die Zertifizierung und Prüfung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM-Vorschriften) und der Spezifikationen zu den Fahrzeugregistern zu vertreten ist, ist der Folgende:

1. Zustimmung zu den vom CTE vorgeschlagenen Änderungen der ETV Güterwagen gemäß CTE-Arbeitsdokument „TECH-20005-CTE13-6.2-e-UTP WAG Annex“ und „TECH-20005-CTE13-6.2-e-UTP WAG Proposal“;
2. Zustimmung zu den vom CTE vorgeschlagenen Änderungen der ETV Kennzeichnung gemäß CTE-Arbeitsdokument „TECH-20006-CTE13-6.3-e-UTP MARKING Annex“ und „TECH-20006-CTE13-6.3-e-UTP MARKING Proposal“;
3. Zustimmung zu den vom CTE vorgeschlagenen Änderungen der ETV Lärm gemäß CTE-Arbeitsdokument „TECH-20004-CTE13-6.1-e-UTP NOI Annex“ und „TECH-20004-CTE13-6.1-e-UTP NOI Proposal“;
4. Zustimmung zur vollständigen Überarbeitung der Rechtsvorschriften für die Zertifizierung und Prüfung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM-Vorschriften), sofern der Wortlaut im CTE-Arbeitsdokument „TECH-20007-CTE13-6.4-e-ECM Annex“ und „TECH-20007-CTE13-6.4-e-ECM Proposal“ gemäß dem Anhang dieses Beschlusses geändert wird;
5. Zustimmung zur vollständigen Überarbeitung der Spezifikationen zu den nationalen Fahrzeugregistern (NVR), sofern der Wortlaut im CTE-Arbeitsdokument „TECH-20008-CTE13-6.5-e-vehicle register Annex“ und „TECH-20008-CTE13-6.5-e-vehicle register Proposal“ gemäß dem Anhang dieses Beschlusses geändert wird.

## *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*



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 20.4.2020  
COM(2020) 154 final

ANNEX

**ANHANG**

des

**Vorschlags 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 Lärm, ETV Güterwagen und ETV Kennzeichnung und die Annahme einer vollständigen Überarbeitung der Rechtsvorschriften für die Zertifizierung und Prüfung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM-Vorschriften) sowie der Spezifikationen zu den Fahrzeugregistern zu vertreten ist**

**DE**

**DE**

**Von der EU vorzuschlagende Änderungen zur Annahme durch den Fachausschuss für technische Fragen der OTIF in Bezug auf Rechtsvorschriften für die Zertifizierung und Prüfung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen und die Spezifikationen zu den Fahrzeugregistern**

1. Der Wortlaut der vollständigen Überarbeitung der Spezifikationen zu den nationalen Fahrzeugregistern (NVR) gemäß CTE-Arbeitsdokument „TECH-20008-CTE13-6.5-e-vehicle register Annex“ ist wie folgt zu ändern:
  - Hinzufügung eines neuen Artikels 13: „Artikel 13 Besondere Durchführungsvorschriften  
§ 1 Für den internationalen Verkehr zugelassene Fahrzeuge, die in das Eisenbahnnetz der Europäischen Union eingeführt werden, müssen im EVR registriert sein.“
2. Der Wortlaut der vollständigen Überarbeitung der Spezifikationen zu den für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM) gemäß CTE-Arbeitsdokument „TECH-20007-CTE13-6.4-e-ECM Proposal“ ist wie folgt zu ändern:
  - Folgender Zusatz am Ende von § 4: „Der Geltungsbereich von Artikel 3a § 5 der ATMF über die Äquivalenz zwischen den Bestimmungen der EU und des COTIF erstreckt sich derzeit nur auf Güterwagen. Um für andere Fahrzeugkategorien Rechtssicherheit zu schaffen, sollte bei der nächsten Überarbeitung der ATMF geprüft werden, die ECM-Zertifizierung für andere Fahrzeugkategorien in Artikel 3a § 5 aufzunehmen.“
3. Der Wortlaut der vollständigen Überarbeitung der Spezifikationen zu den für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM) gemäß CTE-Arbeitsdokument „TECH-20007-CTE13-6.4-e-ECM Annex“ ist wie folgt zu ändern:
  - Folgender Zusatz am Ende von Artikel 3 § 5: „Die Vertragsstaaten können nationale oder regionale (für die EU) Verfahren festlegen, die ebenso solide sind wie die ECM-Zertifizierung und anstelle der ECM-Zertifizierung anzuwenden sind. Die Transparenz dieser nationalen Verfahren sollte sichergestellt werden, um das gegenseitige Vertrauen der Vertragsstaaten zu wahren.“