



Brüssel, den 15. Mai 2024
(OR. en)

9960/24

Interinstitutionelles Dossier:
2024/0115(NLE)

TRANS 230

VORSCHLAG

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	15. Mai 2024
Empfänger:	Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2024) 210 final
Betr.:	Vorschlag für einen BESCHLUSS DES RATES über den im Namen der Europäischen Union auf der 16. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) in Bezug auf die Überarbeitung der einheitlichen technischen Vorschriften für das Teilsystem „Fahrzeuge – Güterwagen“ (ETV WAG), das Teilsystem „Fahrzeuge – Lärm“ (ETV Lärm), die Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität (ETV TCRC) sowie das Teilsystem „Telematikanwendungen für den Güterverkehr“ (ETV TAF) zu vertretenden Standpunkt

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2024) 210 final.

Anl.: COM(2024) 210 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 15.5.2024
COM(2024) 210 final

2024/0115 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den im Namen der Europäischen Union auf der 16. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) in Bezug auf die Überarbeitung der einheitlichen technischen Vorschriften für das Teilsystem „Fahrzeuge – Güterwagen“ (ETV WAG), das Teilsystem „Fahrzeuge – Lärm“ (ETV Lärm), die Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität (ETV TCRC) sowie das Teilsystem „Telematikanwendungen für den Güterverkehr“ (ETV TAF) zu vertretenden Standpunkt

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Die 16. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen (Committee of Technical Experts, CTE) der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) wird am 11. und 12. Juni 2024 in Bern stattfinden. Auf der Tagesordnung der Sitzung steht die Annahme folgender Vorschläge:

- Überarbeitung der Einheitlichen technischen Vorschrift zum Teilsystem „Fahrzeuge – Güterwagen“ (ETV WAG);
- Überarbeitung der Einheitlichen technischen Vorschrift zum Teilsystem „Fahrzeuge – Lärm“ (ETV Lärm);
- Überarbeitung der Einheitlichen technischen Vorschrift zur Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität (ETV TCRC);
- Änderung der Anlage I (Verweise auf die technischen Dokumente) der Einheitlichen technischen Vorschrift für das Teilsystem „Telematikanwendungen für den Güterverkehr“ (ETV TAF)

Die Tagesordnung der Sitzung und die Dokumente im Zusammenhang mit den Vorschlägen zur Annahme sind auf der OTIF-Website https://otif.org/en/?page_id=590 abrufbar.

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

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“)².

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

¹ Nur Zypern und Malta sind keine Vertragsparteien.

² 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, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj)).

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.

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 18 einheitliche technische Vorschriften (ETV), die die technische Interoperabilität betreffen. Die ETV des COTIF haben denselben Zweck wie die in Kapitel II der Richtlinie (EU) 2016/797³ definierten 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.

Zu Anhang H des COTIF gibt es vier Anlagen für gemeinsame Sicherheitsmethoden. Die Anlagen zu den ER EST des COTIF haben denselben Zweck wie die gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM) der EU bei der Zulassung zum internationalen Verkehr, wie in Kapitel II der Richtlinie (EU) 2016/798⁴ definiert.

Bis zu seiner Annahme durch zwei Drittel der OTIF-Vertragsstaaten steht das Inkrafttreten des Anhangs H noch aus.

³ Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung) (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

⁴ Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit (Neufassung) (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 102, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/798/oj>).

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.

2.3. Annahme von Rechtsakten durch den CTE

Gemäß Artikel 6 der ER APTU beschließt 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. Die Beschlüsse treten nach Artikel 35 §§ 3 und 4 des Übereinkommens in Kraft.

2.4. Auf der Tagung am 11. und 12. Juni 2024 zur Annahme durch den CTE vorgesehene Rechtsakte

2.4.1. Überarbeitung der ETV zum Teilsystem „Fahrzeuge – Güterwagen“ (ETV WAG)

In der ETV WAG sind die funktionellen und technischen Anforderungen für die Zulassung von Güterwagen zum internationalen Verkehr auf den Hoheitsgebieten der COTIF-Vertragsstaaten im Einklang mit den ER ATMF festgelegt. Sie enthält die technischen Entwurfs- und Produktionsanforderungen sowie Prüfverfahren.

Ziel dieses Vorschlags zur Überarbeitung der ETV WAG ist ihre Anpassung an die rechtlichen Entwicklungen in der Europäischen Union und die Aktualisierung der Sonderfälle und besonderen Durchführungsbestimmungen. Darüber hinaus enthält der Vorschlag eine Klarstellung hinsichtlich der Anwendung der ETV WAG auf Fahrzeuge, die für den freien Verkehr und für den freizügigen Fahrbetrieb geeignet sind.

Die vorgeschlagenen Änderungen umfassen

- redaktionelle Änderungen zur Anpassung der redaktionellen Praktiken und der Verwendung der Terminologie an die neueste Praxis;
- die Aktualisierung der Verweise auf EU-Recht;
- neue Verweise auf die ETV TCRC zur Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität;
- neue Bestimmungen zur Erleichterung des kombinierten Verkehrs;
- neue Bestimmungen zu den Funktionen der Entgleisungsdetektion und -prävention;
- zusätzliche Bestimmungen zur gegenseitigen Anerkennung der ersten Zulassung für Güterwagen mit elektrischer oder elektronischer Bordausrüstung;
- die Aktualisierung der Durchführungsbestimmungen, insbesondere durch Streichung der Gültigkeitsfristen (Phasen A und B) für Fahrzeuge und Fahrzeugtypen, die früheren ETV-Fassungen entsprechen;
- die Hinzufügung von Sonderfällen und besonderen Durchführungsbestimmungen für Norwegen und das Vereinigte Königreich.

2.4.2. *Überarbeitung der ETV zum Teilsystem „Fahrzeuge – Lärm“ (ETV Lärm)*

Die ETV Lärm legt das optimale Harmonisierungsniveau für Spezifikationen für das Teilsystem „Fahrzeuge“ fest, durch das im Anwendungsbereich der ER ATMF die Lärmemissionen von Fahrzeugen im internationalen Verkehr begrenzt werden sollen.

Ziel dieses Vorschlags zur Überarbeitung der ETV Lärm ist ihre Anpassung an die rechtlichen Entwicklungen in der Europäischen Union und die Aktualisierung der Sonderfälle und besonderen Durchführungsvorschriften.

Die vorgeschlagenen Änderungen umfassen

- die Hinzufügung einer Methode zur Bewertung der Konformität von Reibungselementen für laufflächengebremste Räder (d. h. Bremssohlen) als Interoperabilitätskomponente;
- die Anpassung an die neuesten redaktionellen Praktiken für ETV;
- die Aktualisierung der Verweise auf EU-Recht;
- neue Verweise auf die ETV TCRC zur Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität;
- die Aktualisierung der Durchführungsbestimmungen, insbesondere durch Streichung der Gültigkeitsfristen (Phasen A und B) für Fahrzeuge und Fahrzeugtypen, die früheren ETV-Fassungen entsprechen;
- die Hinzufügung von Sonderfällen und besonderen Durchführungsvorschriften für Norwegen und den Kanaltunnel.

2.4.3. *Überarbeitung der ETV zur Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität (ETV TCRC)*

Die ETV TCRC enthält Bestimmungen zu den Zuständigkeiten der Eisenbahnunternehmen und der Infrastrukturbetreiber bei der Zugbildung für den Einsatz im internationalen Verkehr und zur Prüfung der Kompatibilität zwischen Zügen und den von ihnen befahrenen Strecken.

Ziel dieses Vorschlags zur Überarbeitung der ETV TCRC ist ihre Anpassung an die rechtlichen Entwicklungen in der Europäischen Union.

Die vorgeschlagenen Änderungen umfassen

- die Hinzufügung von Definitionen und Anforderungen in Bezug auf den kombinierten Verkehr;
- die Aktualisierung der Anforderungen in Bezug auf die Prüfung der Kompatibilität zwischen Fahrzeugen und Zugortungs-/Gleisfreimeldeanlagen;
- redaktionelle Verbesserungen;
- aktualisierte Verweise auf EU-Vorschriften.

2.4.4. Änderung der ETV Telematikanwendungen für den Güterverkehr (ETV TAF)

Die ETV TAF 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.

Ziel dieses Vorschlags ist die Aktualisierung der Verweise auf die in Anlage I der ETV TAF aufgeführten technischen Dokumente der ERA, auf die in der TSI TAF verwiesen wird.

Änderungen an den in Anlage I zur ETV TAF genannten technischen Dokumenten sind erforderlich, um Fehler zu korrigieren, Feedback zu berücksichtigen, mit dem technischen Fortschritt Schritt zu halten und die Gleichwertigkeit mit den in der EU geltenden Spezifikationen zu wahren.

- Berichtigung der in dem technischen Dokument ERA-TD-105 festgestellten Fehler: „TAF TSI — Annex D.2: Appendix F — TAF TSI Data and Message Model“.
- Aufnahme neuer Elemente oder Änderung fakultativer Elemente in das technische Dokument ERA-TD-105: „TAF TSI — Annex D.2: Appendix F — TAF TSI Data and Message Model“.
- Einführung von geänderten Codelisten und Dokumentation in das technische Dokument ERA-TD-105: „TAF TSI — Annex D.2: Appendix F — TAF TSI Data and Message Model“.

3. IM NAMEN DER UNION ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

3.1. 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.“

Nach Artikel 3 Absatz 2 AEUV hat die Union die ausschließliche Zuständigkeit für internationale Verpflichtungen, die im Rahmen des COTIF, einschließlich der auf seiner Grundlage erlassenen Rechtsinstrumente, einzugehen sind, wenn diese Verpflichtungen bestehende Unionsvorschriften beeinträchtigen oder deren Tragweite verändern könnten.

Die vorgeschlagenen Beschlüsse haben folgende Ziele:

- Anpassung der ETV WAG, ETV Lärm und ETV TCRC an die Durchführungsverordnung (EU) 2023/1694 der Kommission⁵,
- Anpassung der Verweise auf die in Anlage I der ETV TAF aufgeführten technischen Dokumente der ERA an die TSI TAF.

Diese Beschlüsse betreffen den Bereich des Eisenbahnverkehrs. Der Bereich des Eisenbahnverkehrs fällt weitgehend unter Unionsvorschriften, die daher durch die Annahme dieser Beschlüsse beeinträchtigt oder geändert werden könnten. Die Union, vertreten durch die Kommission, nimmt daher die Stimmrechte im Hinblick auf die Annahme dieser Beschlüsse wahr.

3.2. Vorgeschlagene Schlussfolgerungen

Aus allen in den Abschnitten 2.4.1 bis 2.4.4 dargelegten Gründen sollte die Union wie in den Abschnitten 3.2.1 bis 3.2.4 vorgeschlagen abstimmen.

3.2.1. Überarbeitung der ETV zum Teilsystem „Fahrzeuge – Güterwagen“ (ETV WAG)

Die Europäische Union sollte der von der OTIF vorgeschlagenen Überarbeitung der ETV WAG vorbehaltlich folgender Änderungen zustimmen:

- In Abschnitt 0.3
 - Ersetzung der Überschrift durch „Für den freien Verkehr geeignete Fahrzeuge und auswechselbare Fahrzeuge“;
 - Ersetzung von Absatz 3 zweiter Spiegelstrich durch:
„„Auswechselbares Fahrzeug“ ein Fahrzeug, das die Anforderungen für den freien Verkehr erfüllt und darüber hinaus mit genormten Fahrzeugschnittstellen ausgestattet ist, die die Integration des Fahrzeugs in einen Zugverband zusammen mit anderen auswechselbaren Fahrzeugen ermöglichen. Güterwagen, die diese Kriterien erfüllen, können zusätzlich zur „TEN“-Kennzeichnung mit „GE“ oder „CW“ gekennzeichnet werden.“

⁵ Durchführungsverordnung (EU) 2023/1694 der Kommission vom 10. August 2023 zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 321/2013, (EU) Nr. 1299/2014, (EU) Nr. 1300/2014, (EU) Nr. 1301/2014, (EU) Nr. 1302/2014, (EU) Nr. 1304/2014 und der Durchführungsverordnung (EU) 2019/777 (ABl. L 222 vom 8.9.2023, S. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj).

- Ersetzung von „den freizügigen Fahrbetrieb“ durch „auswechselbare Fahrzeuge“ in Absatz 4 Nummer 3;
- Ablehnung der vorgeschlagenen Streichung des folgenden Textes in Abschnitt 4.2.1 „Allgemeines“:
 „Wenn für einen bestimmten technischen Aspekt keine funktionellen und technischen Spezifikationen entwickelt wurden, die für die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen erforderlich sind, wird dieser Aspekt im betreffenden Abschnitt als offener Punkt kenntlich gemacht. Gemäß
 Artikel 8 § 7 APTU | Artikel 4 Absatz 6 der Richtlinie (EU) 2016/797
 sind alle offenen Punkte in Anhang A aufgeführt.“
- Ersetzung von „Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013“ durch „ETV GEN-G“ in Abschnitt 4.2.3.5.3.4 „Funktion zur Entgleisungsdetektion und Aktivierung (DDAF)“ Absatz 3.
- Ersetzung von „Wird die Mindestsattelzuglast durch die Leermasse des Fahrzeugs nicht erreicht, gelten für den Wagen Einsatzbedingungen“ durch „Wird die Mindestsattelzuglast durch die Leermasse des Fahrzeugs nicht erreicht, können für den Wagen Einsatzbedingungen gelten“ in Abschnitt 6.1.2.1 „Laufwerk“ Absatz 4.

3.2.2. Überarbeitung der ETV zum Teilsystem „Fahrzeuge – Lärm“ (ETV Lärm)

Die Europäische Union sollte der von der OTIF vorgeschlagenen Überarbeitung der ETV Lärm zustimmen.

3.2.3. Überarbeitung der ETV zur Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität (ETV TCRC)

Die Europäische Union sollte der von der OTIF vorgeschlagenen Überarbeitung der ETV TCRC zustimmen.

3.2.4. Änderung der ETV Telematikanwendungen für den Güterverkehr (ETV TAF)

Die Europäische Union sollte der von der OTIF vorgeschlagenen Überarbeitung der ETV TAF zustimmen.

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 ist⁶.

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 sind, aber dennoch „*geeignet [sind], den Inhalt der vom Unionsgesetzgeber ... erlassenen Regelung maßgeblich zu beeinflussen*“.⁷

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 16. 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 ist⁸, werden die vorgesehenen Rechtsakte nach Artikel 6 Absatz 1 APTU und Artikel 35 §§ 3 und 4 COTIF für die Union gemäß der EU-COTIF-Beitrittsvereinbarung völkerrechtlich bindend sein.

Die verfahrensrechtliche Grundlage für den vorgeschlagenen Beschluss ist daher Artikel 218 Absatz 9 AEUV.

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.

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

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

⁸ Siehe Beschluss 2013/103/EU des Rates 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).

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den im Namen der Europäischen Union auf der 16. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) in Bezug auf die Überarbeitung der einheitlichen technischen Vorschriften für das Teilsystem „Fahrzeuge – Güterwagen“ (ETV WAG), das Teilsystem „Fahrzeuge – Lärm“ (ETV Lärm), die Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität (ETV TCRC) sowie das Teilsystem „Telematikanwendungen für den Güterverkehr“ (ETV TAF) zu vertretenden Standpunkt

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 Rates⁹ 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“)¹⁰ 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 Absatz 1 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) für das Teilsystem „Fahrzeuge – Güterwagen“ (ETV WAG), das Teilsystem „Fahrzeuge – Lärm“ (ETV Lärm), die Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität (ETV TCRC) und die Telematikanwendungen für den Güterverkehr (ETV TAF) zuständig.

⁹ 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, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj)).

¹⁰ ABl. L 51 vom 23.2.2013, S. 8.

- (4) Der CTE hat in die Tagesordnung für seine 16. Tagung am 11. und 12. Juni 2024 einen Vorschlag für Beschlüsse zur Überarbeitung der ETV WAG, der ETV Lärm und der ETV TCRC sowie zur Änderung der Anlage I der ETV TAF aufgenommen.
- (5) Da die vorgeschlagenen Beschlüsse für die Union nach Artikel 6 Absatz 1 APTU und Artikel 35 §§ 3 und 4 COTIF rechtsverbindlich sein werden, ist es zweckmäßig, den im Namen der Union im CTE zu vertretenden Standpunkt festzulegen.
- (6) Ziel dieser Beschlüsse ist es, die ETV WAG, ETV Lärm und ETV TCRC mit der Durchführungsverordnung (EU) 2023/1694 der Kommission¹¹ in Einklang zu bringen und die Verweise auf die in Anlage I der ETV TAF aufgeführten technischen Dokumente der ERA an die TSI TAF anzupassen.
- (7) 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 16. Tagung des CTE des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr vom 9. Mai 1980 hinsichtlich der Überarbeitung der ETV WAG für das Teilsystem „Fahrzeuge – Güterwagen“, der ETV Lärm für das Teilsystem „Fahrzeuge – Lärm“, der ETV TCRC für die Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität und 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 WAG für das Teilsystem „Fahrzeuge – Güterwagen“ gemäß dem CTE-Arbeitsdokument TECH-24003 ETV WAG vorbehaltlich folgender Änderungen:
 - a) In Abschnitt 0.3
 - Ersetzung der Überschrift durch „Für den freien Verkehr geeignete Fahrzeuge und auswechselbare Fahrzeuge“;
 - Ersetzung von Absatz 3 zweiter Spiegelstrich durch:

„„Auswechselbares Fahrzeug“ ein Fahrzeug, das die Anforderungen für den freien Verkehr erfüllt und darüber hinaus mit genormten Fahrzeugschnittstellen ausgestattet ist, die die Integration des Fahrzeugs in einen Zugverband zusammen mit anderen auswechselbaren Fahrzeugen ermöglichen. Güterwagen, die diese Kriterien erfüllen, können zusätzlich zur „TEN“-Kennzeichnung mit „GE“ oder „CW“ gekennzeichnet werden.“
 - Ersetzung von „den freizügigen Fahrbetrieb“ durch „auswechselbare Fahrzeuge“ in Absatz 4 Nummer 3;
 - b) Ablehnung der vorgeschlagenen Streichung des folgenden Textes in Abschnitt 4.2.1 „Allgemeines“:

¹¹ Durchführungsverordnung (EU) 2023/1694 der Kommission vom 10. August 2023 zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 321/2013, (EU) Nr. 1299/2014, (EU) Nr. 1300/2014, (EU) Nr. 1301/2014, (EU) Nr. 1302/2014, (EU) Nr. 1304/2014 und der Durchführungsverordnung (EU) 2019/777 (ABl. L 222 vom 8.9.2023, S. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj).

„Wenn für einen bestimmten technischen Aspekt keine funktionellen und technischen Spezifikationen entwickelt wurden, die für die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen erforderlich sind, wird dieser Aspekt im betreffenden Abschnitt als offener Punkt kenntlich gemacht. Gemäß

Artikel 8 § 7 APTU | Artikel 4 Absatz 6 der Richtlinie (EU) 2016/797

sind alle offenen Punkte in Anhang A aufgeführt.“

- c) Ersetzung von „Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013“ durch „ETV GEN-G“ in Abschnitt 4.2.3.5.3.4 „Funktion zur Entgleisungsdetektion und Aktivierung (DDAF)“ Absatz 3.
 - d) Ersetzung von „Wird die Mindestsachlast durch die Leermasse des Fahrzeugs nicht erreicht, gelten für den Wagen Einsatzbedingungen“ durch „Wird die Mindestsachlast durch die Leermasse des Fahrzeugs nicht erreicht, können für den Wagen Einsatzbedingungen gelten“ in Abschnitt 6.1.2.1 „Laufwerk“ Absatz 4.
- 2. Zustimmung zu den vom CTE vorgeschlagenen Änderungen der ETV Lärm für das Teilsystem „Fahrzeuge – Lärm“ gemäß dem CTE-Arbeitsdokument TECH-24004 ETV Lärm;
 - 3. Zustimmung zu den vom CTE vorgeschlagenen Änderungen der ETV TCRC für die Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität gemäß dem CTE-Arbeitsdokument TECH-24005 ETV TCRC;
 - 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-24005 ETV TAF.
 - 5. Geringfügige Änderungen der in diesem Artikel genannten Rechtsakte können von der Kommission ohne weiteren Beschluss des Rates vereinbart werden.

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.

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an die Kommission gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

Im Namen des Rates

Der Präsident /// Die Präsidentin