



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 4.6.2025
COM(2025) 305 final

2025/0160 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union auf der 17. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) in Bezug auf die Überarbeitung der Einheitlichen technischen Vorschriften zum Teilsystem „Fahrzeuge – Lokomotiven und Personenwagen“ (ETV LOC & PAS), zur Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (ETV PRM), zur Kennzeichnung von Fahrzeugen (ETV Kennzeichnung), zum Teilsystem „Infrastruktur“ (ETV INF) und zum Teilsystem „Telematikanwendungen für den Güterverkehr“ (ETV TAF) sowie in Bezug auf die Aktualisierung des Handbuchs für die Umsetzung und Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ATMF zu vertreten ist

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Die 17. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen (Committee of Technical Experts, CTE) der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) wird am 17. und 18. Juni 2025 in Bern stattfinden. Auf der Tagesordnung der Sitzung steht die Annahme folgender Vorschläge:

- Überarbeitung der Einheitlichen technischen Vorschrift zum Teilsystem „Fahrzeuge – Lokomotiven und Personenwagen“ (ETV LOC&PAS);
- Überarbeitung der Einheitlichen technischen Vorschrift zur Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (ETV PRM);
- Überarbeitung der Einheitlichen technischen Vorschrift zur Kennzeichnung von Fahrzeugen (ETV Kennzeichnung);
- Überarbeitung der Einheitlichen technischen Vorschrift zum Teilsystem „Infrastruktur“ (ETV INF);
- Änderung der Anlage I (Verweise auf die technischen Dokumente) der Einheitlichen technischen Vorschrift zum Teilsystem „Telematikanwendungen für den Güterverkehr“ (ETV TAF);
- Aktualisierung des Handbuchs für die Umsetzung und Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ATMF.

Die Tagesordnung der Sitzung und die Dokumente im Zusammenhang mit den Vorschlägen zur Annahme sind auf der OTIF-Website https://otif.org/de/?page_id=1025 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

¹ Nur Zypern und Malta sind keine Vertragsparteien.

Änderungsprotokolls von Vilnius vom 3. Juni 1999 (im Folgenden „EU-COTIF-Beitrittsvereinbarung“)².

Das Abkommen 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.

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.

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)).

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>).

43 der 50 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 mit gemeinsamen 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.

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 21 § 4 des Anhangs G (ATMF) ist der CTE befugt, Verfahren und Vorgehensweisen im Zusammenhang mit der technischen Zulassung von im internationalen Verkehr eingesetztem Eisenbahnmaterial zu empfehlen.

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.

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>).

2.4. Auf der Tagung am 17. und 18. Juni 2025 zur Annahme durch den CTE vorgesehene Rechtsakte

2.4.1. Überarbeitung der Einheitlichen technischen Vorschrift zum Teilsystem „Fahrzeuge – Lokomotiven und Personenwagen“ (ETV LOC&PAS)

In der ETV LOC&PAS sind die funktionellen und technischen Anforderungen für die Zulassung von Lokomotiven und Personenwagen 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 LOC&PAS ist ihre Anpassung an die rechtlichen Entwicklungen in der Europäischen Union und die Aktualisierung der Sonderfälle und besonderen Durchführungsbestimmungsvorschriften. Darüber hinaus werden in dem Vorschlag der Anwendungsbereich der ETV LOC&PAS und ihre Anwendung auf Fahrzeuge, die für den freien Verkehr geeignet sind, sowie auf austauschbare Fahrzeuge präzisiert.

Die vorgeschlagenen Änderungen umfassen

- Klarstellungen betreffend den Anwendungsbereich und die Anwendung der ETV;
- eine Aktualisierung der Verweise auf EU-Recht und auf Normen;
- neue Bestimmungen zu den im Fahrzeug befindlichen Schnittstellen zwischen dem Teilsystem „Fahrzeuge“ und dem fahrzeugseitigen Teil des Teilsystems „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“;
- geänderte Bestimmungen hinsichtlich des von oder durch fahrzeugseitige Sanitäreinrichtungen abgegebenen Wassers;
- geänderte Bestimmungen hinsichtlich des durch jeden Stromabnehmer im Stillstand fließenden maximalen Stroms;
- neue Bestimmungen zu den Funktionen der Entgleisungsdetektion und -prävention;
- geänderte Bestimmungen zum Fahrdatenschreiber;
- zusätzliche Anforderungen an die mitzuführende Dokumentation;
- für bestimmte Arten von Reisezugwagen (austauschbare Fahrzeuge) geltende zusätzliche Bestimmungen für die Zulassung zu einem breiten Verwendungsgebiet;
- die Aktualisierung der Durchführungsvorschriften, insbesondere durch Streichung der Gültigkeitsfristen (Phasen A und B) für Fahrzeuge und Fahrzeugtypen, die früheren ETV-Fassungen entsprechen;
- die Aktualisierung von Sonderfällen und besonderen Durchführungsvorschriften für Nicht-EU-Vertragsstaaten;
- redaktionelle Änderungen zur Anpassung der ETV an die neueste Praxis.

2.4.2. Überarbeitung der Einheitlichen technischen Vorschrift zur Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (ETV PRM)

In der ETV PRM werden harmonisierte Anforderungen an die Zugänglichkeit zu im internationalen Verkehr eingesetzten Reisezugwagen im Anwendungsbereich der ER ATMF festgelegt.

Ziel dieses Vorschlags zur Überarbeitung der ETV PRM ist ihre Anpassung an die rechtlichen Entwicklungen in der Europäischen Union. Darüber hinaus wird in dem Vorschlag der Anwendungsbereich der ETV PRM in Bezug auf Fahrzeuge und andere Teilsysteme präzisiert. Die Anwendung der ETV PRM ist insbesondere für neue Fahrzeuge im Personenverkehr, die gemäß den ER ATMF zum internationalen Verkehr zugelassen sind, allgemein verbindlich. Die ETV PRM beschreibt auch optionale Parameter für die Teilsysteme „Infrastruktur“, „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ und „Telematik“.

Die vorgeschlagenen Änderungen umfassen

- Klarstellungen betreffend den Anwendungsbereich und die Anwendung der ETV;
- eine Aktualisierung der Verweise auf EU-Recht und auf Normen;
- geänderte Bestimmungen zu akustischen Signalen beim Öffnen und Schließen der Fahrgasttüren;
- geänderte und zusätzliche Bestimmungen zu dynamischen Streckeninformationen in und an Zügen;
- die Aktualisierung der Durchführungsvorschriften in Übereinstimmung mit den Durchführungsvorschriften der ETV LOC&PAS;
- redaktionelle Änderungen zur Anpassung der ETV an die neueste Praxis.

2.4.3. Überarbeitung der Einheitlichen technischen Vorschrift zur Kennzeichnung von Fahrzeugen (ETV Kennzeichnung)

Die ETV Kennzeichnung legt die Anforderungen fest, die für in den COTIF-Vertragsstaaten eingesetzte Fahrzeuge in Bezug auf ihre Fahrzeugnummern und die zugehörigen alphabetischen Kennzeichnungen an ihren Wagenkästen gelten.

Ziel dieses Vorschlags zur Überarbeitung der ETV Kennzeichnung ist es, die Verweise auf die EU-Bestimmungen zu aktualisieren. Um das Verständnis der Vorschriften zu erleichtern, sollten außerdem Informationen zur Erläuterung der Bedeutung der europäischen Fahrzeugnummer (EVN) für Güterwagen hinzugefügt werden. Sprachliche Korrekturen und redaktionelle Änderungen werden ebenfalls vorgenommen.

2.4.4. Überarbeitung der Einheitlichen technischen Vorschrift zum Teilsystem „Infrastruktur“ (ETV INF)

Die ETV INF enthält die für die Kompatibilität mit im internationalen Verkehr eingesetzten Fahrzeugen im Anwendungsbereich der ER ATMF relevanten Eisenbahninfrastrukturparameter und spezifische Methoden zur Überprüfung dieser Parameter.

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

Die vorgeschlagenen Änderungen umfassen

- Klarstellungen betreffend den Anwendungsbereich und die optionale Anwendung der ETV;
- eine Aktualisierung der Verweise auf EU-Recht und auf Normen;
- neue Bestimmungen zum kombinierten Verkehr;

- aktualisierte Bestimmungen betreffend Streckenklassen;
- neue Bestimmungen zu maximalen Druckschwankungen in Tunneln bei Betriebsgeschwindigkeiten von 200 km/h oder mehr;
- geänderte Bestimmungen zur freiwilligen Anwendung der ETV auf bestehende Infrastruktur;
- die Aktualisierung von Sonderfällen und besonderen Durchführungsvorschriften für Nicht-EU-Vertragsstaaten;
- redaktionelle Änderungen zur Anpassung der ETV an die neueste Praxis.

2.4.5. *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 der 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 dem technischen Dokument der ERA „ERA-TD-105: TAF TSI — Annex D.2: Appendix F — TAF TSI Data and Message Model“ definierten Spezifikationen zu wahren.

2.4.6. *Aktualisierung des Handbuchs für die Umsetzung und Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ATMF*

In dem Handbuch werden die Anforderungen für die Umsetzung und Anwendung des Anhangs F des COTIF (ER APTU) und des Anhangs G des COTIF (ER ATMF) für den internationalen Eisenbahnverkehr umrissen und die verschiedenen Rollen und Zuständigkeiten im Zusammenhang mit der Umsetzung und Anwendung beschrieben. Es soll den Mitgliedern der OTIF und den Staaten, die an einem Beitritt zum COTIF interessiert sind, als praktisches Nachschlagewerk dienen, insbesondere den Behörden, Einrichtungen und Akteuren im Eisenbahnsektor.

Das Handbuch ist im Rahmen des COTIF rechtlich nicht bindend, kann jedoch Rechtswirkung entfalten. Es wird von dem mit dem COTIF eingesetzten CTE der OTIF angenommen, der befugt ist, das Handbuch und seine Änderungen, d. h. Empfehlungen gemäß Artikel 21 § 4 der ER ATMF, anzunehmen. Das Handbuch (und somit die daran vorgesehene Änderung) hat Einfluss darauf, wie die EU ihren Verpflichtungen im Rahmen des COTIF nachkommen muss.

Die Aktualisierung des Handbuchs für die Umsetzung und Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ATMF ist erforderlich, um den Erfahrungen der COTIF-Vertragsstaaten Rechnung zu tragen.

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:

- Angleichung der ETV LOC &PAS, der ETV PRM, der ETV INF und der ETV Kennzeichnung an die Durchführungsverordnung (EU) 2023/1694 der Kommission⁵ (im Folgenden „TSI-Paket 2023“),
- 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 2.4.6 dargelegten Gründen sollte die Union wie in den Abschnitten 3.2.1 bis 3.2.6 vorgeschlagen abstimmen.

3.2.1. Überarbeitung der Einheitlichen technischen Vorschrift zum Teilsystem „Fahrzeuge – Lokomotiven und Personenwagen“ (ETV LOC&PAS)

Die Europäische Union sollte der vorgeschlagenen Überarbeitung der ETV LOC&PAS TECH-25003 vorbehaltlich der nachstehend aufgeführten Änderungen zustimmen. Falls diese Änderungen nicht übernommen werden, sollte die Europäische Union gegen die vorgeschlagene Überarbeitung der ETV LOC &PAS stimmen.

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).

- (a) In Unterabsatz 2 des Abschnitts 1 (Einleitung) des Anhangs sollten die Wörter „der Infrastruktur“ durch „dem Netz/den Netzen“ ersetzt werden, um zu berücksichtigen, dass die technische Kompatibilität nicht auf die Infrastruktur beschränkt ist, sondern auch die Aspekte Energie und streckenseitige Signalgebung umfasst.
- (b) In Unterabsatz 4 des Abschnitts 2.1 (Das Teilsystem „Fahrzeuge“ als Teil des Eisenbahnsystems) des Anhangs sollte „, der ETV WAG“ gestrichen werden, da sich diese ETV nur auf das Teilsystem „Lokomotiven und Personenwagen“ bezieht, das nicht unter die ETV WAG fällt.
- (c) In Absatz 1 des Abschnitts 2.2.1 (Zugverband) sollte der Begriff „eine technische OTIF-Zulassung auszustellen“ durch „ein ETV-Prüfverfahren durchzuführen“ ersetzt werden, um Kohärenz mit Abschnitt 0.1 Absatz 4 zu gewährleisten.
- (d) Die Abschnitte 3.2.1 (Allgemeine Anforderungen, Anforderungen in Zusammenhang mit Instandhaltung und Betrieb) und 3.2.2 (Anforderungen an andere Teilsysteme) sollten im Sinne der Kohärenz mit dem TSI-Paket 2023 gestrichen werden.
- (e) In Abschnitt 4.2.3.4.2 (Dynamisches Fahrverhalten) sollte der Titel von Buchstabe d durch „Zusätzliche Anforderungen in Bezug auf die Schnittstelle mit dem fahrzeugseitigen Teil des Teilsystems ‚Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung‘“ ersetzt werden, um ihn vollständig mit dem TSI-Paket 2023 in Einklang zu bringen.
- (f) In Absatz 8 des Abschnitts 4.2.3.4.2 (Dynamisches Fahrverhalten), in den Absätzen 3 und 4 des Abschnitts 4.2.4.3 (Art des Bremssystems), in Absatz 3 des Abschnitts 4.2.4.4.1 (Schnellbremsbefehl), in Absatz 5 des Abschnitts 4.2.4.4.2 (Betriebsbremsbefehl), in Absatz 4 des Abschnitts 4.2.4.4.4 (Ansteuerung der dynamischen Bremse), in Absatz 6 des Abschnitts 4.2.4.8.2 (Magnetschienenbremse), in Absatz 9 des Abschnitts 4.2.4.8.3 (Wirbelstrombremse), in Absatz 2 des Abschnitts 4.2.5.5.6 (Türöffnung), in Absatz 8 des Abschnitts 4.2.8.1.2 (Anforderungen an die Leistung), in Absatz 4 des Abschnitts 4.2.8.2.4 (Maximal zulässige Leistungs- und Stromaufnahme aus der Oberleitung), in Unterabsatz 2 von Absatz 5 des Abschnitts 4.2.8.2.9.8 (Befahren von Phasen- oder Systemtrennstrecken
- (g) (Fahrzeugebene)), in den Absätzen 5 und 6 des Abschnitts 4.2.9.1.6 (Führertisch – Ergonomie), in Absatz 4 des Abschnitts 4.2.9.3.6 (Funkfernsteuerung durch Personal bei Rangiervorgängen), in den Abschnitten 4.2.9.3.8.1 (Betriebsart „Schlafend“ (Sleeping)), 4.2.9.3.8.2 (Passives Rangieren (Passive Shunting)), 4.2.9.3.8.3 (Nicht führend (Non Leading)) und 4.2.9.3.9 (Antriebsstatus), in Absatz 5 des Abschnitts 4.2.10.4.2 (Rauchschutz) und in Abschnitt 4.2.13 (Anforderungen an die Schnittstelle mit dem fahrzeugseitigen automatisierten Fahren) sollte
 - „Signalgebungssystem“ durch „Teilsystem ‚Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung‘“ ersetzt werden;
 - „Siehe Abschnitt 4.3.4“ gestrichen werden, da dieser Verweis nicht mit dem Inhalt von Abschnitt 4.2.3.4.2 in Zusammenhang steht.
- (h) In Abschnitt 4.2.4.6.1 (Grenzwerte des Rad-Schiene-Kraftschlusses) sollten die Formulierung „Hinweis zu den Punkten 1) bis 4)“ gestrichen werden, da es sich bei dem entsprechenden Text um eine Anforderung und nicht um einen Hinweis handelt.
- (i) In Abschnitt 4.2.4.7 (Dynamische Bremse – mit dem Antriebssystem verbundene Bremssysteme) sollte Absatz 3 durch „Wenn bei elektrischen Einheiten zur

Aktivierung der dynamischen Bremse die von der externen Energieversorgung bereitgestellte Spannung im Fahrzeug benötigt wird, sollten in der Sicherheitsanalyse auch Fehler berücksichtigt werden, die dazu führen könnten, dass diese Spannung im Fahrzeug ausfällt.“ ersetzt werden, um ihn vollständig mit dem TSI-Paket 2023 in Einklang zu bringen.

- (j) In Absatz 3 des Abschnitts 4.2.7.1.4 (Steuerung der Leuchten) sollte „Blinkbetrieb“ durch „automatischem Blinkbetrieb“ ersetzt werden, um ihn mit dem TSI-Paket 2023 in Einklang zu bringen.
- (k) In Absatz 1 des Abschnitts 4.2.9.6 (Fahrdatenschreiber) sollte der vierte Unterabsatz durch „In Bezug auf das fahrzeugseitige Teilsystem ‚Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung‘ können zusätzliche Datenaufzeichnungen erforderlich sein“ ersetzt werden, um ihn mit dem TSI-Paket 2023 in Einklang zu bringen.
- (l) In Abschnitt 4.2.12.2 (Allgemeine Dokumentation) sollte unter Nummer 24
 - im ersten Gedankenstrich „von of the on-board part of the signalling equipment“ durch „des fahrzeugseitigen Teils des Teilsystems ‚Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung‘“ ersetzt werden;
 - der zweite Gedankenstrich durch „Bedingungen für den Einbau des fahrzeugseitigen Teils des Teilsystems ‚Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung‘ (z. B. mechanische, elektrische)“ ersetzt werden.
- (m) In Absatz 1 des Abschnitts 6.2.6 (Bewertung der für Betrieb und Instandhaltung geforderten Dokumentation) sollten die Wörter „und Prüforgan“ gestrichen werden, um ihn mit dem TSI-Paket 2023 in Einklang zu bringen.
- (n) In Abschnitt 7.3.2 sollten alle Sonderfälle für das Vereinigte Königreich in Bezug auf Nordirland gestrichen werden, da sie in der TSI LOC & PAS definiert sind.

3.2.2. Überarbeitung der Einheitlichen technischen Vorschrift zur Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (ETV PRM)

Die Europäische Union sollte der von der OTIF im CTE-Arbeitsdokument TECH-25004 vorgeschlagenen Überarbeitung der ETV PRM zustimmen.

3.2.3. Überarbeitung der Einheitlichen technischen Vorschrift zur Kennzeichnung von Fahrzeugen (ETV Kennzeichnung)

Die Europäische Union sollte der von der OTIF im CTE-Arbeitsdokument TECH-25005 vorgeschlagenen Überarbeitung der ETV Kennzeichnung zustimmen.

3.2.4. Überarbeitung der Einheitlichen technischen Vorschrift zum Teilsystem „Infrastruktur“ (ETV INF)

Die Europäische Union sollte der von der OTIF im CTE-Arbeitsdokument TECH-25006 vorgeschlagenen Überarbeitung der ETV INF zustimmen.

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

Die Europäische Union sollte den von der OTIF im CTE-Arbeitsdokument TECH-25007 vorgeschlagenen Änderungen der ETV TAF vorbehaltlich der nachstehend aufgeführten Änderung zustimmen. Falls diese Änderung nicht übernommen wird, sollte die Europäische Union gegen die vorgeschlagene Überarbeitung der ETV TAF stimmen.

- In der Tabelle in Anlage I sollte die Zeile Nr. 6 wie folgt ersetzt werden, um stattdessen auf die aktuelle Fassung der von der Agentur veröffentlichten technischen Dokumente der TSI TAF⁶ Bezug zu nehmen:

6	ERA-TD-105	TAF TSI – Annex D.2: Appendix F – TAF TSI Data and Message Model	3.5.1	15.12.2024
---	------------	---	-------	------------

3.2.6. Aktualisierung des Handbuchs für die Umsetzung und Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ATMF

Die Europäische Union sollte den von der OTIF im CTE-Arbeitsdokument TECH-25011 vorgeschlagenen Änderungen des Handbuchs vorbehaltlich der nachstehend aufgeführten Änderungen zustimmen. Falls diese Änderungen nicht übernommen werden, sollte die Europäische Union gegen die vorgeschlagene Aktualisierung des Handbuchs stimmen.

Abschnitt 5.3.3 – Sonderfälle

- Ein Sonderfall sollte dazu dienen, eine Abweichung von einer Vorschrift der ETV aufgrund technischer Beschränkungen, die die Kompatibilität mit dem bestehenden System beeinträchtigen, anzugeben.
- Eine nationale technische Vorschrift sollte dazu dienen, eine andere als die in den ETV festgelegten Anforderungen zu definieren.
- Ist die Methode zur Bewertung eines Sonderfalls komplex und für eine Beschreibung in der ETV zu lang, kann der Sonderfall in der ETV stattdessen auf eine spezifische nationale technische Vorschrift verweisen, in der die entsprechende Bewertungsmethode festgelegt ist.

Abschnitt 5.4 – Nationale technische Anforderungen

- Fällt eine nationale technische Anforderung ganz oder teilweise in den Anwendungsbereich einer in der ETV festgelegten Anforderung, sollte sie in Form eines Sonderfalls in die ETV übernommen werden.

Abschnitt 10.3 – Wechselwirkung mit dem EU-Recht

- Auch wenn die von den für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM) zur Erlangung der Zertifizierung zu erfüllenden Aufgaben und die Qualifikationen der ECM-Zertifizierungsstellen beide zwischen der EU und der OTIF harmonisiert sind, beschränkt sich der Zuständigkeitsbereich von Nicht-EU-ECM-Zertifizierungsstellen nur auf die Durchführung der ECM-Zertifizierung außerhalb der EU, unabhängig davon, ob die ECM-Anforderungen im EU-Recht und im COTIF gleichwertig sind, und unabhängig von der Tatsache, dass die EU ETV-konforme Fahrzeuge im

⁶ Abrufbar unter [TSI_TAF/Technical documents at master · EU-Agency-for-Railways /TSI_TAF · GitHub](https://github.com/EU-Agency-for-Railways/TSI_TAF).

internationalen Verkehr in die EU auf der Grundlage des COTIF akzeptiert. ECM-Zertifizierungsstellen außerhalb der EU sollten daher keine ECM in der EU zertifizieren, es sei denn, eine spezifische Vereinbarung mit der EU erlaubt dies.

- Da die ER ATMF keine Marktzugangsbedingungen für Dienstleistungen umfassen, können ausländische ECM und ECM-Zertifizierungsstellen auf der Grundlage des COTIF keine Rechte zur Erbringung ihrer Dienstleistungen in einem anderen Staat geltend machen, aber durch einseitige oder multilaterale Beschlüsse zwischen diesen Staaten kann die Erbringung dieser Dienste im Hoheitsgebiet eines oder mehrerer dieser Staaten genehmigt werden.

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 ist⁷.

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“⁸.

4.1.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

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

Die oben aufgeführten Akte, die der CTE während seiner 17. 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 ist⁹, 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.

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

⁸ Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 61 bis 64.

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

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.

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union auf der 17. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) in Bezug auf die Überarbeitung der Einheitlichen technischen Vorschriften zum Teilsystem „Fahrzeuge – Lokomotiven und Personenwagen“ (ETV LOC & PAS), zur Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (ETV PRM), zur Kennzeichnung von Fahrzeugen (ETV Kennzeichnung), zum Teilsystem „Infrastruktur“ (ETV INF) und zum Teilsystem „Telematikanwendungen für den Güterverkehr“ (ETV TAF) sowie in Bezug auf die Aktualisierung des Handbuchs für die Umsetzung und Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ATMF 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 Rates¹⁰ 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“)¹¹ 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 § 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) zum Teilsystem „Fahrzeuge – Lokomotiven und

¹⁰ 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)).

¹¹ ABL. L 51 vom 23.2.2013, S. 8.

Personenwagen“ (ETV LOC&PAS), zur Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (ETV PRM), zur Kennzeichnung von Fahrzeugen (ETV Kennzeichnung), zum Teilsystem „Infrastruktur“ (ETV INF) und zum Teilsystem „Telematikanwendungen für den Güterverkehr“ (ETV TAF) zuständig.

- (4) Gemäß Artikel 20 § 1 Buchstabe e des COTIF sowie Artikel 21 § 4 der Einheitlichen Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird (ATMF – Anhang G des Übereinkommens) ist der CTE unter anderem für die Annahme oder Änderung des Handbuchs für die Umsetzung und Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ATMF zuständig.
- (5) Der CTE hat in die Tagesordnung für seine 17. Tagung am 17. und 18. Juni 2025 einen Vorschlag für Beschlüsse zur Überarbeitung der ETV LOC&PAS, der ETV PRM, der ETV Kennzeichnung und der ETV INF, zur Änderung der Anlage I der ETV TAF sowie zur Aktualisierung des Handbuchs für die Umsetzung und Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ATMF aufgenommen.
- (6) Die vorgesehenen Akte des CTE werden Rechtswirkung entfalten.
- (7) Da die vorgeschlagenen Beschlüsse für die Union nach Artikel 6 § 1 APTU sowie Artikel 35 §§ 3 und 4 COTIF rechtsverbindlich sein werden, ist es angezeigt, den im Namen der Union im CTE zu vertretenden Standpunkt festzulegen.
- (8) Ziel dieser Beschlüsse ist es, die ETV LOC&PAS, die ETV PRM, die ETV Kennzeichnung und die ETV INF an die Durchführungsverordnung (EU) 2023/1694 der Kommission¹² anzugleichen, die Verweise auf die in Anlage I der ETV TAF aufgeführten technischen Dokumente der ERA an die TSI TAF anzupassen und das Handbuch für die Umsetzung und Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ATMF auf der Grundlage der Erfahrungen der OTIF-Mitgliedstaaten zu aktualisieren.
- (9) Die vorgesehenen OTIF-Beschlüsse zur Überarbeitung der ETV PRM, der ETV Kennzeichnung und der ETV INF stehen mit dem Recht und den strategischen Zielen der Union im Einklang, da sie zur Angleichung der OTIF-Rechtsvorschriften an die entsprechenden Bestimmungen des Unionsrechts beitragen; sie sollten daher von der Union unterstützt werden.
- (10) Die vorgesehenen OTIF-Beschlüsse zur Überarbeitung der ETV LOC & PAS und zur Änderung von Anlage I der ETV TAF stehen ebenfalls im Allgemeinen im Einklang mit dem Recht und den strategischen Zielen der Union und tragen zur Angleichung der OTIF-Rechtsvorschriften an die entsprechenden Bestimmungen des Unionsrechts bei. Einige der von der OTIF vorgeschlagenen Änderungen sollten jedoch an die Durchführungsverordnung (EU) 2023/1694 der Kommission¹³ (im Folgenden „TSI-Paket 2023“) angeglichen werden. Daher müssen Änderungen an den vorgesehenen

¹² 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).

¹³ 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).

OTIF-Beschlüssen zur Überarbeitung der ETV LOC&PAS und zur Änderung von Anlage I der ETV TAF vorgeschlagen werden, um die Angleichung an den EU-Besitzstand in der zuletzt durch das TSI-Paket 2023 geänderten Fassung sicherzustellen. Die Union sollte daher die vorgesehenen Beschlüsse unter der Bedingung unterstützen, dass diese Änderungen aufgenommen werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der Standpunkt, der im Namen der Union auf der 17. Tagung des CTE des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr vom 9. Mai 1980 hinsichtlich der Überarbeitung der ETV LOC&PAS zum Teilsystem „Fahrzeuge – Lokomotiven und Personenwagen“, der Überarbeitung der ETV PRM zur Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität, der Überarbeitung der ETV Kennzeichnung zur Kennzeichnung von Fahrzeugen, der Überarbeitung der ETV INF zum Teilsystem „Infrastruktur“ und der Aktualisierung der Verweise auf die technischen Dokumente der TSI TAF in Anlage I der ETV TAF und des Handbuchs für die Umsetzung und Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ATMF zu vertreten ist, lautet wie folgt:

- (1) Zustimmung zu der vom CTE vorgeschlagenen Überarbeitung der ETV LOC&PAS zum Teilsystem „Fahrzeuge – Lokomotiven und Personenwagen“ gemäß dem CTE-Arbeitsdokument TECH-25003 ETV LOC&PAS vorbehaltlich folgender Änderungen:
 - a) Ersetzung der Wörter „der Infrastruktur“ durch „dem Netz/den Netzen“ in Unterabsatz 2 des Abschnitts 1 (Einleitung) des Anhangs;
 - b) Streichung von „, der ETV WAG“ in Unterabsatz 4 des Abschnitts 2.1 (Das Teilsystem „Fahrzeuge“ als Teil des Eisenbahnsystems) des Anhangs;
 - c) Ersetzung des Begriffs „eine technische OTIF-Zulassung auszustellen“ durch „ein ETV-Prüfverfahren durchzuführen“ in Absatz 1 des Abschnitts 2.2.1 (Zugverband);
 - d) Streichung der Abschnitte 3.2.1 (Allgemeine Anforderungen, Anforderungen in Zusammenhang mit Instandhaltung und Betrieb) und 3.2.2 (Anforderungen an andere Teilsysteme);
 - e) Ersetzung des Titels von Buchstabe d in Abschnitt 4.2.3.4.2 (Dynamisches Fahrverhalten) durch „Zusätzliche Anforderungen an die Schnittstelle mit dem fahrzeugseitigen Teil des Teilsystems ‚Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung‘“;
 - f) in Absatz 8 des Abschnitts 4.2.3.4.2 (Dynamisches Fahrverhalten), in den Absätzen 3 und 4 des Abschnitts 4.2.4.3 (Art des Bremssystems), in Absatz 3 des Abschnitts 4.2.4.4.1 (Schnellbremsbefehl), in Absatz 5 des Abschnitts 4.2.4.4.2 (Betriebsbremsbefehl), in Absatz 4 des Abschnitts 4.2.4.4.4 (Ansteuerung der dynamischen Bremse), in Absatz 6 des Abschnitts 4.2.4.8.2 (Magnetschienenbremse), in Absatz 9 des Abschnitts 4.2.4.8.3 (Wirbelstrombremse), in Absatz 2 des Abschnitts 4.2.5.5.6 (Türöffnung), in Absatz 8 des Abschnitts 4.2.8.1.2 (Anforderungen an die Leistung), in Absatz 4 des Abschnitts 4.2.8.2.4 (Maximal zulässige Leistungs-

und Stromaufnahme aus der Oberleitung), in Unterabsatz 2 von Absatz 5 des Abschnitts 4.2.8.2.9.8 (Befahren von Phasen- oder Systemtrennstrecken (Fahrzeugebene)), in den Absätzen 5 und 6 des Abschnitts 4.2.9.1.6 (Führertisch – Ergonomie), in Absatz 4 des Abschnitts 4.2.9.3.6 (Funkfernsteuerung durch Personal bei Rangiervorgängen), in den Abschnitten 4.2.9.3.8.1 (Betriebsart „Schlafend“ (Sleeping)), 4.2.9.3.8.2 (Passives Rangieren (Passive Shunting)), 4.2.9.3.8.3 (Nicht führend (Non Leading)) und 4.2.9.3.9 (Antriebsstatus), in Absatz 5 des Abschnitts 4.2.10.4.2 (Rauchschutz) und in Abschnitt 4.2.13 (Anforderungen an die Schnittstelle mit dem fahrzeugseitigen automatisierten Fahren):

- Ersetzung von „Signalgebungssystem“ durch „Teilsystem ‚Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung‘“;
 - Streichung von „Siehe Abschnitt 4.3.4“;
- g) Streichung der Formulierung „Hinweis zu den Punkten 1) bis 4)“ in Abschnitt 4.2.4.6.1 (Grenzwerte des Rad-Schiene-Kraftschlusses);
- h) Ersetzung von Absatz 3 des Abschnitts 4.2.4.7 (Dynamische Bremse – mit dem Antriebssystem verbundene Bremssysteme) durch „Wenn bei elektrischen Einheiten zur Aktivierung der dynamischen Bremse die von der externen Energieversorgung bereitgestellte Spannung im Fahrzeug benötigt wird, sollten in der Sicherheitsanalyse auch Fehler berücksichtigt werden, die dazu führen könnten, dass diese Spannung im Fahrzeug ausfällt.“;
- i) Ersetzung von „Blinkbetrieb“ durch „automatischem Blinkbetrieb“ in Absatz 3 des Abschnitts 4.2.7.1.4 (Steuerung der Leuchten);
- j) Ersetzung des Unterabsatzes 4 in Absatz 1 des Abschnitts 4.2.9.6 (Fahrdatenschreiber) durch „In Bezug auf das fahrzeugseitige Teilsystem ‚Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung‘ können zusätzliche Datenaufzeichnungen erforderlich sein“;
- k) in Abschnitt 4.2.12.2 (Allgemeine Dokumentation) unter Nummer 24:
- Ersetzung von „von of the on-board part of the signalling equipment“ durch „des fahrzeugseitigen Teils des Teilsystems ‚Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung‘“ im ersten Gedankenstrich;
 - Ersetzung des zweiten Gedankenstrichs durch „Bedingungen für den Einbau des fahrzeugseitigen Teils des Teilsystems ‚Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung‘ (z. B. mechanische, elektrische)“;
- l) Streichung von „und Prüforgan“ in Absatz 1 des Abschnitts 6.2.6 (Bewertung der für Betrieb und Instandhaltung geforderten Dokumentation);
- m) Streichung aller Sonderfälle für das Vereinigte Königreich in Bezug auf Nordirland in Abschnitt 7.3.2;
- (2) Zustimmung zu den vom CTE vorgeschlagenen Änderungen der ETV PRM zur Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität gemäß dem CTE-Arbeitsdokument TECH-25004 ETV PRM;
- (3) Zustimmung zu den vom CTE gemäß dem CTE-Arbeitsdokument TECH-25005 ETV Kennzeichnung vorgeschlagenen Änderungen der ETV Kennzeichnung zur Kennzeichnung von Fahrzeugen;

- (4) Zustimmung zu den vom CTE vorgeschlagenen Änderungen der ETV INF zum Teilsystem „Infrastruktur“ gemäß dem CTE-Arbeitsdokument TECH-25006 ETV INF;
- (5) Zustimmung zu der vom CTE vorgeschlagenen Aktualisierung der Verweise auf die technischen Dokumente der TSI TAF in Anlage I der ETV TAF gemäß CTE-Arbeitsdokument TECH-25007 ETV TAF vorbehaltlich der folgenden Änderung:
- in der Tabelle in Anlage I erhält Zeile 6 folgende Fassung:

6	ERA-TD-105	TAF TSI – Annex D.2: Appendix F – TAF TSI Data and Message Model	3.5.1	15.12.2024
---	------------	---	-------	------------

- (6) Zustimmung zu dem Vorschlag des CTE zur Aktualisierung des Handbuchs für die Umsetzung und Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ATMF in der Fassung des CTE-Arbeitsdokuments TECH-25011 Handbuch vorbehaltlich der folgenden Änderungen:
- Abschnitt 5.3.3 – Sonderfälle
 - im ersten Gedankenstrich sollte „Ein Sonderfall dient in erster Linie dazu“ durch „Ein Sonderfall sollte dazu dienen“ ersetzt werden;
 - im ersten Gedankenstrich sollte „Abweichung von einer Vorschrift der ETV“ um „aufgrund technischer Beschränkungen, die die Kompatibilität mit dem bestehenden System beeinträchtigen,“ ergänzt werden;
 - im ersten Gedankenstrich sollte „, während nationale technische Vorschriften hauptsächlich zusätzliche Anforderungen zu den ETV enthalten“ ersetzt werden durch „, Eine nationale technische Vorschrift sollte dazu dienen, eine andere als die in den ETV festgelegten Anforderungen zu definieren“;
 - im fünften Gedankenstrich sollte „kann der Sonderfall zu diesem Zweck auf eine nationale technische Vorschrift verweisen“ durch „kann der Sonderfall in der ETV stattdessen auf eine spezifische nationale technische Vorschrift verweisen, in der die entsprechende Bewertungsmethode festgelegt ist“ ersetzt werden;
 - Abschnitt 5.4 – Nationale technische Anforderungen
 - in Absatz 4 sollte „In einigen Fällen kann die nationale technische Anforderung ganz oder teilweise in Form eines Sonderfalls in die ETV übernommen werden“ durch „Fällt eine nationale technische Anforderung ganz oder teilweise in den Anwendungsbereich einer in der ETV festgelegten Anforderung, sollte sie in Form eines Sonderfalls in die ETV übernommen werden“ ersetzt werden;
 - Abschnitt 10.3 – Wechselwirkung mit dem EU-Recht
 - in Absatz 2 sollte „ob ein EVU“ durch „ob ihre ECM“ ersetzt werden;

- in Absatz 4 erster Gedankenstrich sollte „sollte jede ECM akzeptiert werden“ durch „sollte im internationalen **Verkehr** jede ECM akzeptiert werden“ ersetzt werden;
 - in Absatz 4 zweiter Gedankenstrich sollte „für die Erbringung von ECM-Dienstleistungen“ durch „für die Erbringung von ECM-Dienstleistungen im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaats“ und „können die Vertragsstaaten“ durch „kann dieser Vertragsstaat“ ersetzt werden.
- (7) 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 tritt am 16. Juni 2025 in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Rates
Der Präsident /// Die Präsidentin*