



Brüssel, den 16. April 2026
(OR. en)

8294/26

Interinstitutionelles Dossier:
2026/0089 (NLE)

TRANS 229

VORSCHLAG

| | |
|----------------|--|
| Absender: | Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission |
| Eingangsdatum: | 16. April 2026 |
| Empfänger: | Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union |
| Nr. Komm.dok.: | COM(2026) 163 final |
| Betr.: | Vorschlag für einen BESCHLUSS DES RATES über den im Namen der Europäischen Union auf der 18. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen (CTE) der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) hinsichtlich der Überarbeitung der Geschäftsordnung des CTE, der Überarbeitung der Einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) zum Teilsystem „Fahrzeuge – Güterwagen“ (ETV WAG) und zum Teilsystem „Fahrzeuge – Lokomotiven und Personenwagen“ (ETV LOC&PAS), zur Annahme eines Einheitlichen Formats für Zertifikate, zur Überarbeitung der ETV zum Teilsystem „Telematikanwendungen für den Güterverkehr“ (ETV TAF) und des Handbuchs für die Umsetzung und Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ATMF zu vertretenden Standpunkt |

Die Delegationen erhalten als Anlage das Dokument COM(2026) 163 final.

Anl.: COM(2026) 163 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 16.4.2026
COM(2026) 163 final

2026/0089 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den im Namen der Europäischen Union auf der 18. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen (CTE) der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) hinsichtlich der Überarbeitung der Geschäftsordnung des CTE, der Überarbeitung der Einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) zum Teilsystem „Fahrzeuge – Güterwagen“ (ETV WAG) und zum Teilsystem „Fahrzeuge – Lokomotiven und Personenwagen“ (ETV LOC&PAS), zur Annahme eines Einheitlichen Formats für Zertifikate, zur Überarbeitung der ETV zum Teilsystem „Telematikanwendungen für den Güterverkehr“ (ETV TAF) und des Handbuchs für die Umsetzung und Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ATMF zu vertretenden Standpunkt

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Die Zwischenstaatliche Organisation für den Internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) ist als zwischenstaatliche Organisation dem internationalen Eisenbahnverkehr gewidmet. Sie entwickelt einheitliche Rechtsvorschriften für den internationalen Eisenbahnverkehr in drei großen Tätigkeitsfeldern: Interoperabilität und Sicherheit, gefährliche Güter und Eisenbahnvertragsrecht.

Aspekte im Zusammenhang mit Interoperabilität und Sicherheit werden insbesondere vom Fachausschuss für technische Fragen (CTE) der OTIF behandelt.

Die 18. Tagung des CTE der OTIF wird am 9. Juni 2026 in Bern stattfinden. Dieser Vorschlag betrifft den Beschluss zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Union auf der genannten Tagung im Zusammenhang mit der geplanten Annahme der folgenden Vorschläge vertreten werden soll:

- Änderung der Geschäftsordnung des CTE;
- Überarbeitung der Einheitlichen technischen Vorschrift (ETV) zum Teilsystem „Fahrzeuge – Güterwagen“ (ETV WAG);
- Überarbeitung der ETV zum Teilsystem „Fahrzeuge – Lokomotiven und Personenwagen“ (ETV LOC&PAS);
- Annahme der Anlage C der Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF über ein Einheitliches Format für Zertifikate;
- Änderung der Anlage I der ETV zum Teilsystem „Telematikanwendungen für den Güterverkehr“ (ETV TAF) (Verweise auf die technischen Dokumente);
- Änderungen 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.

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.

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

Die EU-COTIF-Beitrittsvereinbarung ist am 1. Juli 2011 in Kraft getreten.

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 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 des Übereinkommens, 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**).

Es gibt 18 Einheitliche technische Vorschriften (ETV) für die technische Interoperabilität, die im Rahmen der ER APTU und der ER ATMF entwickelt wurden. Bei den ETV im Rahmen des COTIF handelt es sich um technische Normen für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird. Sie haben denselben Zweck wie die in Kapitel II der Richtlinie (EU) 2016/797³ definierten technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSIs) der EU bei der Zulassung zum internationalen Verkehr.

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 ER APTU und die ER ATMF an.

Es wurden vier Anlagen im Rahmen des ER EST entwickelt. Die Anlagen betreffen gemeinsame Sicherheitsmethoden für den internationalen Eisenbahnverkehr. Sie haben denselben Zweck wie die gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSMs) 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 der ER EST 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 APTU und ATMF anwenden.

Der CTE ist für Angelegenheiten zuständig, die die Interoperabilität und die Sicherheit des internationalen Eisenbahnverkehrs betreffen. Er entwickelt die APTU, ATMF und EST und ihre jeweiligen Anlagen sowie entsprechende Leitlinien, die für die Zulassung und den Betrieb von Eisenbahnmaterial und Eisenbahninfrastruktur zur Verwendung im internationalen Verkehr gelten. Dies betrifft insbesondere

- die Annahme technischer Vorschriften und technischer Normen;
- Verfahren zur Bewertung der Konformität von Eisenbahnmaterial und Eisenbahninfrastruktur mit diesen Vorschriften und Normen;
- Bestimmungen über die Instandhaltung von Eisenbahnmaterial und Eisenbahninfrastruktur;
- Zuständigkeiten für den sicheren Betrieb und Bestimmungen über die Evaluierung und Bewertung von Risiken;
- Spezifikationen für Register, die für die Anwendung der vorstehenden Bestimmungen erforderlich sind.

Der CTE verfügt derzeit über eine ständige Arbeitsgruppe (WG TECH), die für die Vorbereitung der Beschlüsse des Fachausschusses zuständig ist.

Gemäß Artikel 16 § 10 des COTIF ist der CTE befugt, seine Geschäftsordnung festzulegen.

Gemäß Artikel 20 § 1 Buchstabe b des COTIF und gemäß Artikel 6 § 1 der APTU ist der CTE für die Annahme oder Änderung der entsprechenden ETV zuständig. Gemäß Artikel 20 § 1 Buchstabe e des COTIF und gemäß Artikel 21 § 1 der ATMF ist der CTE außerdem für die Annahme oder Änderung der entsprechenden ETV zuständig. Diese Änderungen werden nach dem in Artikel 16, Artikel 20 und Artikel 33 § 6 des COTIF festgelegten Verfahren vorgenommen und treten gemäß Artikel 35 §§ 3 und 4 in Kraft.

Schließlich ist der CTE gemäß Artikel 20 § 1 Buchstabe e des COTIF und gemäß Artikel 21 § 4 der ATMF befugt, Verfahren und Vorgehensweisen im Zusammenhang mit der technischen Zulassung von im internationalen Verkehr eingesetztem Eisenbahnmaterial zu empfehlen.

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>).

2.3. Der zur Annahme durch den CTE vorgesehene Rechtsakt

Der CTE soll auf seiner 18. Tagung am 9. Juni 2026 Folgendes annehmen:

- eine Änderung der Geschäftsordnung des CTE;
- eine Überarbeitung der ETV zum Teilsystem „Fahrzeuge – Güterwagen“ (ETV WAG);
- eine Überarbeitung der ETV zum Teilsystem „Fahrzeuge – Lokomotiven und Personenwagen“ (ETV LOC&PAS);
- Anlage C der ATMF über ein Einheitliches Format für Zertifikate;
- eine Änderung der Anlage I der ETV zum Teilsystem „Telematikanwendungen für den Güterverkehr“ (ETV TAF) (Verweise auf die technischen Dokumente);
- eine Änderung des Handbuchs für die Umsetzung und Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ATMF.

2.3.1. Änderung der Geschäftsordnung des CTE

Auf seiner 8. Tagung am 4. Dezember 2025 billigte der OTIF-Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit empfohlene Bestimmungen zur Harmonisierung der Geschäftsordnung aller OTIF-Organe in Bezug auf die Rechte der Mitglieder, assoziierten Mitglieder und Beobachter.

Ziel dieses Vorschlags zur Änderung der Geschäftsordnung des CTE ist es, die Verfahren aller OTIF-Organe auf der Grundlage der Empfehlungen des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit anzugleichen, um Kohärenz zu gewährleisten. Darüber hinaus enthält der Vorschlag einige zusätzliche Angleichungen an die Verfahren anderer Organe.

2.3.2. Überarbeitung der Einheitlichen technischen Vorschrift (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 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, insbesondere denjenigen, die mit der Durchführungsverordnung (EU) 2025/2064 der Kommission⁵ eingeführt wurden. In diesem Zusammenhang werden in dem Vorschlag Anforderungen an Güterwagen in Bezug auf Funkenschutzeinrichtungen für den Brandschutz, die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter und Vorrichtungen zur Sicherung von Sattelanhängern auf Güterwagen sowie entsprechende Kennzeichnungen festgelegt.

⁵ Durchführungsverordnung (EU) 2025/2064 der Kommission vom 14. Oktober 2025 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 321/2013 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Fahrzeuge – Güterwagen des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (TSI WAG) (ABl. L, 2025/2064, 15.10.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/2064/oj).

2.3.3. *Überarbeitung der Einheitlichen technischen Vorschrift (ETV) 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 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, insbesondere diejenigen, die mit der Durchführungsverordnung (EU) 2025/675 der Kommission⁶ eingeführt wurden. In diesem Zusammenhang werden in dem Vorschlag Anforderungen festgelegt, die für den freien Verkehr von Fahrzeugen, die keine Fahrgäste befördern und zur Beförderung von Personal bestimmt sind, im internationalen Verkehr erfüllt werden müssen.

2.3.4. *Annahme der Anlage C der ER ATMF über ein Einheitliches Format für Zertifikate*

Ziel dieses Vorschlags ist es, Struktur und Inhalt der technischen Zertifikate im Sinne von Artikel 11 der ER ATMF sowie die Verfahren für ihre Ausstellung, Aktualisierung, ihren Entzug und ihr Ruhen sowie die Verfahren für den Zugang zu ihnen festzulegen. Der Vorschlag zielt darauf ab, die Kohärenz und Kompatibilität der Informationen zwischen den COTIF-Vertragsstaaten und ihre Kompatibilität mit Fahrzeugeinstellungs- und Fahrzeugtypregistern zu gewährleisten, die nach OTIF- oder EU-Vorschriften eingerichtet wurden, insbesondere den im Durchführungsbeschluss 2011/665/EU der Kommission⁷ und im Durchführungsbeschluss (EU) 2018/1614 der Kommission⁸ in der zuletzt geänderten Fassung festgelegten Vorschriften.

Um die Harmonisierung zu fördern und die Digitalisierung des Eisenbahnverkehrs zu erleichtern, dürften die in diesen Zertifikaten enthaltenen Informationen den Informationen entsprechen, die gemäß den OTIF- und EU-Vorschriften in Fahrzeugeinstellungs- und Fahrzeugtypregistern erforderlich sind, einschließlich der Informationen, die für die Durchführung von Streckenkompatibilitätsprüfungen erforderlich sind.

2.3.5. *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.

⁶ Durchführungsverordnung (EU) 2025/675 der Kommission vom 4. April 2025 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 über eine technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Fahrzeuge – Lokomotiven und Personenwagen des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und zur Änderung des Durchführungsbeschlusses 2011/665/EU über das Europäische Register genehmigter Schienenfahrzeugtypen (ABl. L, 2025/675, 7.4.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/675/oj).

⁷ Durchführungsbeschluss 2011/665/EU der Kommission vom 4. Oktober 2011 über das Europäische Register genehmigter Schienenfahrzeugtypen (ABl. L 264 vom 8.10.2011, S. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/665/oj).

⁸ 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 (ABl. L 268 vom 26.10.2018, S. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/oj).

Ziel dieses Vorschlags ist die Anpassung der Verweise auf die in Anlage I der ETV TAF aufgeführten technischen Dokumente der ERA.

Insbesondere sind Änderungen an den in Anlage I der ETV TAF genannten technischen Dokumenten 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: Annex D.2: Appendix F — TAF TSI Data and Message Model“ definierten Spezifikationen zu wahren.

2.3.6. *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 der APTU und der 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, ist jedoch eine Umsetzungsempfehlung, die Rechtswirkung entfalten kann. Der CTE ist befugt, das Handbuch und seine Änderungen als Empfehlungen gemäß Artikel 21 § 4 der 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. **IM NAMEN DER UNION ZU VERTRETENDER STANDPUNKT**

3.1. **Zuständigkeit der Union und Stimmrechte**

In Artikel 6 der EU-COTIF-Beitrittsvereinbarung heißt es:

„(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:

- Änderung der Geschäftsordnung des CTE, um sie an die Geschäftsordnung anderer OTIF-Organe anzugleichen;
- Überarbeitung der ETV WAG zu deren Angleichung an die Durchführungsverordnung (EU) 2025/2064 der Kommission;
- Überarbeitung der ETV LOC&PAS zu deren Angleichung an die Durchführungsverordnung (EU) 2025/675 der Kommission;
- Annahme einer neuen Anlage C der ER ATMF über ein Einheitliches Format für Zertifikate und gleichzeitige Gewährleistung ihrer Kompatibilität mit Fahrzeugeinstellungs- und Fahrzeugtypregistern, die nach OTIF- oder EU-Vorschriften eingerichtet wurden, insbesondere den im Durchführungsbeschluss 2011/665/EU der Kommission und im Durchführungsbeschluss (EU) 2018/1614 der Kommission festgelegten Vorschriften;
- Änderung der ETV zum Teilsystem „Telematikanwendungen für den Güterverkehr“ (ETV TAF), um die Verweise auf die in Anlage I der ETV TAF aufgeführten technischen Dokumente der ERA an die neuesten von der ERA veröffentlichten Aktualisierungen anzupassen;
- Aktualisierung des Handbuchs für die Umsetzung und Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ATMF, um den Erfahrungen der COTIF-Vertragsstaaten, einschließlich der EU-Mitgliedstaaten, Rechnung zu tragen.

Alle diese Beschlüsse fallen in den Bereich der Interoperabilität und Sicherheit des internationalen Eisenbahnverkehrs. Dieser Bereich 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

Im Hinblick auf die in den Abschnitten 2.3.1 bis 2.3.6 dargelegten Beschlüsse sollte die Union wie folgt abstimmen:

3.2.1. Änderung der Geschäftsordnung des Fachausschusses für technische Fragen

Die Europäische Union sollte der vom OTIF-Sekretariat im Dokument TECH-26018-CTE18-4 vorgeschlagenen Änderung der Geschäftsordnung des CTE zustimmen. Dennoch sollte die folgende Änderung vorgeschlagen werden.

- a) In Artikel 9 § 3 sollte „acht Wochen“ durch „zwölf Wochen“ ersetzt werden. Mit diesem Vorschlag sollen die erforderlichen internen Verfahren erleichtert werden, damit die jeweiligen Standpunkte der Union rechtzeitig ausgearbeitet und angenommen werden können.

3.2.2. Überarbeitung der Einheitlichen technischen Vorschrift (ETV) zum Teilsystem „Fahrzeuge – Güterwagen“ (ETV WAG)

Die Europäische Union sollte der vom OTIF-Sekretariat in Anhang 2 des Dokuments TECH-26003-CTE18-5.1 vorgeschlagenen Überarbeitung der ETV WAG vorbehaltlich der

nachstehend aufgeführten Änderungen zustimmen. Falls diese Änderungen nicht übernommen werden, sollte die Europäische Union gegen die vorgeschlagene Überarbeitung der ETV WAG stimmen.

a) Die beiden einleitenden Absätze in Abschnitt 4.2.6.1.2.1, die nun in Abschnitt 4.2.6.1.2.1.1 näher erläutert werden, sollten gestrichen werden.

b) In Abschnitt 5.3.6 sollte der erste Absatz folgende Fassung erhalten:

„Die Vorrichtungen zur Sicherung von Sattelanhängern sind für alle folgenden Einsatzbedingungen auszulegen und zu bewerten:

- kompatible Sattelanhänger, für die die Vorrichtung bestimmt ist;*
- kompatible Schnittstelle der Einheit, auf der die Vorrichtung sicher montiert werden kann“.*

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

Die Europäische Union sollte der vom OTIF-Sekretariat in Anhang 2 des Dokuments TECH-26004-CTE18-5.2 vorgeschlagenen Überarbeitung der ETV LOC&PAS vorbehaltlich der nachstehend aufgeführten Änderung zustimmen. Falls diese Änderung nicht übernommen wird, sollte die Europäische Union gegen die vorgeschlagene Überarbeitung der ETV LOC&PAS stimmen.

a) In Abschnitt 7.1.1.6.1 sollte Nummer 12 folgende Fassung erhalten: „Die Einheit muss für alle an Bord befindlichen Personen mit Selbstrettungsmitteln ausgerüstet sein, die den Spezifikationen der Norm EN 13794:2002 und entweder der Norm EN 402:2003 oder EN 403:2004 entsprechen.“

3.2.4. *Annahme der Anlage C der ER ATMF über ein Einheitliches Format für Zertifikate*

Der vorgesehene Beschluss zur Annahme einer neuen Anlage C der ATMF über ein Einheitliches Format für Zertifikate wird als nicht vollständig mit dem Recht und den strategischen Zielen der Union vereinbar angesehen. Als allgemeines Beispiel führt die Verwendung des Begriffs „Zertifikat“ zu Verwirrung, da er im Rahmen der EU und des COTIF für unterschiedliche Zwecke verwendet wird.

Angesichts des Umfangs der Änderungen des vorgesehenen Beschlusses, die erforderlich wären, um die Angleichung an den einschlägigen EU-Besitzstand zu gewährleisten, sollte die Europäische Union gegen die Annahme von Anlage C der ER ATMF über ein Einheitliches Format für Zertifikate, wie vom OTIF-Sekretariat im Dokument TECH-26005-CTE18-5.3 vorgeschlagen, stimmen und deren Überprüfung durch die OTIF-WG TECH beantragen, um die Angleichung an den einschlägigen EU-Besitzstand sicherzustellen.

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

Die Europäische Union sollte den vom OTIF-Sekretariat im Dokument TECH-26006-CTE18-5.4 vorgeschlagenen Änderungen der ETV TAF zustimmen.

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

Die Europäische Union sollte den vom OTIF-Sekretariat im Dokument TECH-26009-CTE18-6.3 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.

- a) Querverweise zwischen den verschiedenen Teilen des Handbuchs sollten überprüft werden (z. B. beziehen sich die Nummern 106, 137 und 200 auf eine Nummerierung von Abschnitten, die im Handbuch nicht tatsächlich verwendet wird);
- b) in den Nummern 112 und 202 sollten die letzten Sätze wie folgt ergänzt werden: „, sofern dies nach den geltenden, gegebenenfalls auf nationaler oder EU-Ebene festgelegten marktbezogenen Vorschriften zulässig ist.“;
- c) in Nummer 201 sollte im dritten Satz „Fahrzeuge“ durch „Fahrzeuge im internationalen Verkehr im Anwendungsbereich der ER ATMF“ ersetzt werden.

Darüber hinaus sollte auch die Frage gestellt werden, ob der Ausdruck „Vertragsstaat“ im gesamten Dokument durch „Mitgliedstaat“ ersetzt werden sollte, um der für die Geschäftsordnung des CTE vorgeschlagenen überarbeiteten Terminologie Rechnung zu tragen.

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.

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 „geeignet [sind], den Inhalt der vom Unionsgesetzgeber ... erlassenen Regelung maßgeblich zu beeinflussen“⁹.

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 18. Tagung annehmen soll, stellen rechtswirksame Akte dar. Da die Union eine vollwertige Vertragspartei des COTIF ist, werden die vorgesehenen Rechtsakte nach Artikel 6 § 1 APTU, Artikel 21 § 1 ATMF und Artikel 35 §§ 3 und 4 COTIF für die Union völkerrechtlich bindend sein.

Der institutionelle Rahmen des Abkommens wird durch die vorgesehenen Akte weder ergänzt noch geändert.

⁹ Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 61 bis 64.

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. Liegt dem vorgesehenen Rechtsakt ein doppelter Zweck oder Gegenstand zugrunde und ist einer davon der wesentliche, während der andere von untergeordneter Bedeutung ist, 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 internationalen Eisenbahnverkehr.

Somit ist Artikel 91 AEUV die materielle Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss.

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 im Namen der Europäischen Union auf der 18. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen (CTE) der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) hinsichtlich der Überarbeitung der Geschäftsordnung des CTE, der Überarbeitung der Einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) zum Teilsystem „Fahrzeuge – Güterwagen“ (ETV WAG) und zum Teilsystem „Fahrzeuge – Lokomotiven und Personenwagen“ (ETV LOC&PAS), zur Annahme eines Einheitlichen Formats für Zertifikate, zur Überarbeitung der ETV zum Teilsystem „Telematikanwendungen für den Güterverkehr“ (ETV TAF) und des Handbuchs für die Umsetzung und Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ATMF 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 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)¹¹ beigetreten.
- (2) Der Fachausschuss für technische Fragen (im Folgenden „CTE“) der OTIF wurde nach Artikel 13 § 1 Buchstabe f des COTIF eingesetzt.
- (3) Gemäß Artikel 16 § 10 des COTIF ist der CTE befugt, seine Geschäftsordnung festzulegen und zu ändern.
- (4) 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

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.

technischen Vorschriften (ETV) für das Teilsystem „Fahrzeuge – Güterwagen“ (ETV WAG), das Teilsystem „Fahrzeuge – Lokomotiven und Personenwagen“ (ETV LOC&PAS) und das Teilsystem „Telematikanwendungen für den Güterverkehr“ (ETV TAF) zuständig.

- (5) Gemäß Artikel 20 § 1 Buchstabe e des COTIF sowie gemäß Artikel 21 § 1 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 von Anlagen zu diesem Anhang, einschließlich einer Anlage über das Einheitliche Format für Zertifikate, zuständig.
- (6) Gemäß Artikel 20 § 1 Buchstabe e des COTIF sowie gemäß Artikel 21 § 4 ER ATMF ist der CTE unter anderem für die Annahme oder Änderung des Handbuchs für die Umsetzung und Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ATMF zuständig.
- (7) Der CTE hat in die Tagesordnung für seine 18. Tagung am 9. Juni 2026 einen Vorschlag für Beschlüsse zur Überarbeitung seiner Geschäftsordnung, der ETV WAG, der ETV LOC&PAS, zur Annahme der Anlage C der ATMF über ein Einheitliches Format für Zertifikate, 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.
- (8) Da die vorgeschlagenen Beschlüsse für die Union nach Artikel 6 § 1 APTU sowie Artikel 21 § 1 ATMF und Artikel 35 §§ 3 und 4 des COTIF rechtsverbindlich sein werden, ist es angezeigt, den im Namen der Union im CTE zu vertretenden Standpunkt festzulegen.
- (9) Ziel dieser Beschlüsse ist es, die Geschäftsordnung des CTE zu ändern, um sie an die Geschäftsordnungen anderer OTIF-Organe anzugleichen, die ETV WAG und ETV LOC&PAS an die Durchführungsverordnungen (EU) 2025/2064¹² bzw. (EU) 2025/675¹³ der Kommission anzugleichen, eine neue Anlage C der ATMF über das Einheitliche Format für Zertifikate anzunehmen und gleichzeitig seine Kompatibilität mit Fahrzeugeinstellungs- und Fahrzeugtypregistern sicherzustellen, die nach den OTIF- und EU-Vorschriften, insbesondere den jüngsten Änderungen des Durchführungsbeschlusses 2011/665/EU¹⁴ und des Durchführungsbeschlusses (EU) 2018/1614¹⁵ der Kommission, eingerichtet wurden, die Verweise auf die in

¹² Durchführungsverordnung (EU) 2025/2064 der Kommission vom 14. Oktober 2025 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 321/2013 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Fahrzeuge – Güterwagen des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (TSI WAG) (ABl. L, 2025/2064, 15.10.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/2064/oj).

¹³ Durchführungsverordnung (EU) 2025/675 der Kommission vom 4. April 2025 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 über eine technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Fahrzeuge – Lokomotiven und Personenwagen des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und zur Änderung des Durchführungsbeschlusses 2011/665/EU über das Europäische Register genehmigter Schienenfahrzeugtypen (ABl. L, 2025/675, 7.4.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/675/oj).

¹⁴ Durchführungsbeschluss 2011/665/EU der Kommission vom 4. Oktober 2011 über das Europäische Register genehmigter Schienenfahrzeugtypen (ABl. L 264 vom 8.10.2011, S. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/665/oj).

¹⁵ 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 (ABl. L 268 vom 26.10.2018, S. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/oj).

Anlage I der ETV TAF aufgeführten technischen Dokumente der ERA anzugleichen und das Handbuch für die Umsetzung und Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ATMF unter Berücksichtigung der Erfahrungen der COTIF-Vertragsstaaten, einschließlich der EU-Mitgliedstaaten, zu aktualisieren.

- (10) Die geplanten Änderungen der Geschäftsordnung des CTE beruhen auf den Empfehlungen des OTIF-Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit und gewährleisten eine weitere Angleichung und Kohärenz der Verfahren dieses und anderer OTIF-Organen. Die Regeln über die Bereitstellung von Arbeitsunterlagen vor den Tagungen des CTE sehen jedoch nach wie vor sehr kurze Fristen vor, die möglicherweise nicht ausreichen, um die erforderlichen internen Verfahren für den Erlass eines Beschlusses auf Unionsebene durchführen zu können. Während die Änderungen der Geschäftsordnung unterstützt werden sollten, sollte die Europäische Union auch vorschlagen, die Frist für die Bereitstellung von Arbeitsunterlagen vor den Tagungen des CTE zu verlängern, um eine rechtzeitige Ausarbeitung und Annahme der Standpunkte der Union zu ermöglichen.
- (11) Die vorgesehenen Beschlüsse zur Überarbeitung der ETV WAG und der ETV LOC&PAS sowie zur Änderung von Anlage I der ETV TAF stimmen im Allgemeinen mit dem Recht und den strategischen Zielen der Union überein und tragen zur Angleichung der OTIF-Rechtsvorschriften an die entsprechenden Bestimmungen des Unionsrechts bei. Einige der vom OTIF-Sekretariat vorgeschlagenen Änderungen sollten jedoch an die einschlägigen Rechtsvorschriften der EU angeglichen werden. Daher müssen Änderungen an den vorgesehenen OTIF-Beschlüssen vorgeschlagen werden, um die Angleichung an die einschlägigen EU-Rechtsvorschriften sicherzustellen. Die Union sollte daher die vorgesehenen Beschlüsse unter der Bedingung unterstützen, dass diese Änderungen aufgenommen werden.
- (12) Der vorgesehene Beschluss zur Annahme einer neuen Anlage C der ATMF über ein Einheitliches Format für Zertifikate ist nicht vollständig mit dem Recht und den strategischen Zielen der Union vereinbar. Als allgemeines Beispiel führt die Verwendung des Begriffs „Zertifikat“ zu Verwirrung, da er im Rahmen der EU und des COTIF für unterschiedliche Zwecke verwendet wird. Angesichts des Umfangs der Änderungen des vorgesehenen Beschlusses, die erforderlich wären, um die Angleichung an den einschlägigen EU-Besitzstand zu gewährleisten, sollte die Union die Annahme des vorgesehenen Beschlusses ablehnen und die ständige Arbeitsgruppe des CTE (WG TECH) um weitere Arbeiten in dieser Angelegenheit ersuchen, um die Angleichung an den einschlägigen EU-Besitzstand zu gewährleisten.
- (13) Der vorgesehene Beschluss zur Aktualisierung des Handbuchs für die Umsetzung und Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ATMF stimmt im Allgemeinen mit dem Recht und den strategischen Zielen der Union überein und trägt zur Angleichung der OTIF-Rechtsvorschriften an die entsprechenden Bestimmungen des Unionsrechts bei. Es sollten jedoch einige Änderungen an diesem Handbuch vorgenommen werden, insbesondere um klarzustellen, dass die gegenseitige Anerkennung von Bewertungsstellen durch alle Vertragsstaaten für die Zwecke der ER ATMF strikt auf Fahrzeuge beschränkt ist, die für den internationalen Verkehr bestimmt sind. Daher müssen Änderungen des vorgesehenen Beschlusses vorgeschlagen werden, um die Angleichung an den einschlägigen EU-Besitzstand zu gewährleisten und sicherzustellen, dass die geltenden, auf nationaler oder EU-Ebene festgelegten marktbezogenen Vorschriften berücksichtigt werden. Die Union sollte

daher den vorgesehenen Beschluss unter der Bedingung unterstützen, dass diese Änderungen aufgenommen werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der Standpunkt, der im Namen der Union auf der 18. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen (CTE) des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr vom 9. Mai 1980 hinsichtlich der Änderung von dessen Geschäftsordnung, der Überarbeitung der Einheitlichen technischen Vorschriften zum Teilsystem „Fahrzeuge – Güterwagen“ (ETV WAG), der Einheitlichen technischen Vorschriften zum Teilsystem „Fahrzeuge – Lokomotiven und Personenwagen“ (ETV LOC&PAS), zur Annahme der Anlage C der Einheitlichen Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird (ER ATMF) über ein Einheitliches Format für Zertifikate, zur Änderung der Anlage I der ETV zum Teilsystem „Telematikanwendungen für den Güterverkehr“ (ETV TAF) und zur Aktualisierung des Handbuchs für die Umsetzung und Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ATMF zu vertreten ist, ist folgender:

1. Zustimmung zu den vorgeschlagenen Änderungen der Geschäftsordnung des CTE gemäß dem Dokument TECH-26018-CTE18-4. Unbeschadet dieses Standpunkts sollte auch die folgende Änderung vorgeschlagen werden:
 - a) In Artikel 9 § 3 sollte die Formulierung „acht Wochen“ durch die Formulierung „zwölf Wochen“ ersetzt werden;
2. Zustimmung zur vorgeschlagenen Überarbeitung der ETV WAG gemäß Anhang 2 des Dokuments TECH-26003-CTE18-5.1 vorbehaltlich folgender Änderungen:
 - a) in Abschnitt 4.2.6.1.2.1 Streichung der beiden einleitenden Absätze;
 - b) in Nummer 5.3.6 Ersatz des ersten Absatzes durch:

„Die Vorrichtungen zur Sicherung von Sattelanhängern sind für alle folgenden Einsatzbedingungen auszulegen und zu bewerten:

 - kompatible Sattelanhänger, für die die Vorrichtung bestimmt ist;
 - kompatible Schnittstelle der Einheit, auf der die Vorrichtung sicher montiert werden kann“;
3. Zustimmung zur vorgeschlagenen Überarbeitung der ETV LOC&PAS gemäß Anhang 2 des Dokuments TECH-26004-CTE18-5.2 vorbehaltlich folgender Änderung:
 - a) In Abschnitt 7.1.1.6.1 Ersatz von Nummer 12 durch: „Die Einheit muss für alle an Bord befindlichen Personen mit Selbstrettungsmitteln ausgerüstet sein, die den Spezifikationen der Norm EN 13794:2002 und entweder der Norm EN 402:2003 oder EN 403:2004 entsprechen.“;
4. Ablehnung des Vorschlags zur Annahme einer Anlage C der ATMF über ein Einheitliches Format für Zertifikate gemäß Dokument TECH-26005-CTE18-5.3 und Ersuchen der ständigen Arbeitsgruppe des CTE (WG TECH) um weitere Arbeiten in dieser Angelegenheit, um die Angleichung an den einschlägigen EU-Besitzstand zu gewährleisten;

5. Zustimmung zu den vorgeschlagenen Änderungen der Anlage I der ETV TAF gemäß Dokument TECH-26006-CTE18-5.4;
6. Zustimmung zu der vorgeschlagenen Aktualisierung des Handbuchs für die Umsetzung und Anwendung der APTU und ATMF gemäß Dokument TECH-26009-CTE18-6.3 vorbehaltlich der folgenden Änderungen:
 - a) im gesamten Text Überprüfung der Querverweise zwischen den verschiedenen Teilen des Handbuchs und Angleichung an das aktuelle Inhaltsverzeichnis;
 - b) in den Nummern 112 und 202 Ergänzung des letzten Satzes durch: „, sofern dies nach den geltenden, gegebenenfalls auf nationaler oder EU-Ebene festgelegten marktbezogenen Vorschriften zulässig ist.“;
 - c) in Nummer 201 dritter Satz Ersatz des Wortes „Fahrzeuge“ durch „Fahrzeuge im internationalen Verkehr im Anwendungsbereich der ER ATMF“.

Geringfügige Änderungen der in diesem Artikel dargelegten Standpunkte können ohne weiteren Beschluss des Rates von den Vertretern der Union auf der Tagung des CTE vereinbart werden.

Artikel 2

Dieser Beschluss ist an die Kommission gerichtet.

Artikel 3

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Rates
Der Präsident/Die Präsidentin*