



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 9.7.2019
COM(2019) 298 final

2019/0143 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

**über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union im schriftlichen
Verfahren des Fachausschusses für technische Fragen der Zwischenstaatlichen
Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) zur Annahme von
Änderungen des NVR und der ETV TAF zu vertreten ist**

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Die 12. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen (*Committee of Technical Experts*, CTE) der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) wird vom 12. bis 13. Juni 2019 in Bern stattfinden. Auf der Tagesordnung der Tagung stehen folgende Punkte:

- ein Vorschlag für einen Beschluss zur Änderung des OTIF-Registersystems – Rollmaterial – Nationale Fahrzeugregister (NVR);
 - ein Vorschlag für einen Beschluss zur Änderung des Anhangs 1 der einheitlichen technischen Vorschriften der OTIF – Telematikanwendungen für den Güterverkehr (ETV TAF).
- a) Die derzeitigen, im Rahmen der OTIF-Vorschriften anwendbaren NVR-Spezifikationen sind denen gleichwertig, die in der Entscheidung 2007/756/EG der Kommission¹ festgelegt worden sind.

Im Rahmen des vierten Eisenbahnpakets nahm die Kommission ihren Durchführungsbeschluss (EU) 2018/1614² an; dieser enthält aktualisierte Spezifikationen für nationale Fahrzeugeinstellungsregister in der EU und Spezifikationen für das europäische Fahrzeugeinstellungsregister (EVR), das die nationalen Fahrzeugeinstellungsregister in der EU ab 2021 ersetzen wird, und hebt die Entscheidung 2007/756/EG der Kommission auf.

Zweck des CTE-Beschlusses ist die Vornahme von Änderungen des NVR und die Aufrechterhaltung seiner Gleichwertigkeit mit dem Durchführungsbeschluss (EU) 2018/1614 der Kommission.

- b) Bei den einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) der OTIF handelt es sich um eine Reihe technischer Spezifikationen, die sich aus den Grundsätzen, Zielen und Verfahren des COTIF in Bezug auf die Herstellung und den Betrieb von Eisenbahnmateriale ergeben und dem übergeordneten Ziel dienen, ein Höchstmaß an Interoperabilität zu erreichen. Die ETV der OTIF sind somit den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) der EU gleichwertig.

Die ETV TAF enthält grundlegende und zusätzliche Anforderungen an die Kommunikation zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreibern, an die für die Verfolgung von Zug- und Wagenbewegungen zu verwendenden Datenbanken sowie bezüglich der an Frachtkunden zu liefernden Informationen, ohne die das TAF-Teilsystem nicht funktionieren kann. Sie sind gegenwärtig mit den TSI TAF gleichwertig, die durch die Verordnung (EU)

¹ Entscheidung 2007/756/EG der Kommission vom 9. November 2007 zur Annahme einer gemeinsamen Spezifikation für das nationale Einstellungsregister nach Artikel 14 Absätze 4 und 5 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG (ABl. L 305 vom 23.11.2007, S. 30).

² Durchführungsbeschluss (EU) 2018/1614 der Kommission vom 25. Oktober 2018 zur Festlegung der Spezifikationen für die Fahrzeugeinstellungsregister nach Artikel 47 der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie zur Änderung und Aufhebung der Entscheidung 2007/756/EG der Kommission (ABl. L 268 vom 26.10.2018, S. 53).

Nr. 1305/2014 der Kommission³ und die Durchführungsverordnung (EU) 2018/278 der Kommission⁴ festgelegt worden sind.

Die Kommission nahm am 27. Mai 2019 eine Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1305/2014 der Kommission an⁵.

Zweck des Beschlusses zur Änderung der ETV TAF ist die Aufrechterhaltung ihrer Gleichwertigkeit mit der kürzlich geänderten Verordnung (EU) Nr. 1305/2014 der Kommission.

Der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt zu den oben genannten, vom CTE zu fassenden Beschlüssen muss durch einen Beschluss des Rates auf der Grundlage von Artikel 218 Absatz 9 AEUV festgelegt werden.

2. KONTEXT DES VORSCHLAGS

2.1. Das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)

Das COTIF ist der Gründungsrechtsakt der OTIF. Laut Artikel 2 Absatz 1 des COTIF besteht das Ziel der Organisation 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 (einschließlich eines neuen Anhangs H, der auf der anstehenden 13. OTIF-Generalversammlung angenommen werden soll), in denen einheitliche Rechtsvorschriften für den Eisenbahnverkehr festgelegt werden:

- Anhang A – Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen (**CIV**)
- Anhang B – Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (**CIM**)
- Anhang C – Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (**RID**)
- Anhang D – Vertrag über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr (**CUV**)
- Anhang E – Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (**CUI**)

³ Verordnung (EU) Nr. 1305/2014 der Kommission vom 11. Dezember 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität zum Teilsystem „Telematikanwendungen für den Güterverkehr“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 438).

⁴ Durchführungsverordnung (EU) 2018/278 der Kommission vom 23. Februar 2018 zur Änderung des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 1305/2014 hinsichtlich der Struktur der Meldungen, des Modells für Daten und Meldungen und der Betriebsdatenbank für Wagen und Intermodaleinheiten sowie zur Annahme einer informationstechnischen Norm für die Kommunikationssteuerungsschicht der gemeinsamen Schnittstelle (ABl. L 54 vom 24.2.2018, S. 11).

⁵ Durchführungsverordnung (EU) 2019/778 der Kommission vom 16. Mai 2019 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1305/2014 der Kommission in Bezug auf das Änderungsmanagement (ABl. L 139I vom 27.5.2019, S. 356).

- Anhang F – Einheitliche Rechtsvorschriften für die Verbindlicherklärung technischer Normen und für die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist (**ER APTU**)
- Anhang G – Einheitliche Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird (**ER ATMF**)
- Anhang H – Einheitliche Rechtsvorschriften für den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr (**ER EST**).

Gestützt auf die Anhänge F und G des COTIF gibt es zwölf ETV, die die technische Interoperabilität betreffen.

Das COTIF findet in 46 Staaten Anwendung, darunter in 26 EU-Mitgliedstaaten (alle außer Malta und Zypern).

2.2. Die Vereinbarung zwischen der Europäischen Union und der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF)

Am 16. Juni 2011 fasste der Rat seinen 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 1999⁶. Die Vereinbarung trat am 1. Juli 2011 in Kraft.

Die Union ist Vertragspartei der Vereinbarung ebenso wie alle Mitgliedstaaten mit Ausnahme von Zypern und Malta. In dem Beschluss 2013/103/EU des Rates ist festgelegt, dass die Kommission die Union auf den Tagungen der OTIF vertritt. Zudem enthält der Beschluss eine Erklärung der Union über die Ausübung der Zuständigkeiten (Anhang I) und sieht interne Regelungen für den Rat, die Mitgliedstaaten und die Kommission in Bezug auf die Verfahren im Rahmen der OTIF (Anhang III) vor.

2.3. Der OTIF-Fachausschuss für technische Fragen

Der Fachausschuss für technische Fragen (CTE) ist ein nach Artikel 8 des COTIF eingesetztes Gremium der OTIF. 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,

⁶ 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).

- 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.

2.4. Annahme von Rechtsakten durch den CTE

Das übliche Verfahren zur Annahme von ETV ist in den Artikeln 6 und 8 der ER APTU beschrieben und kann eineinhalb Jahre in Anspruch nehmen.

2.5. Rechtsakte, deren Annahme im schriftlichen Verfahren durch den CTE der OTIF vorgesehen ist

Der CTE legte die folgenden Änderungen zur Annahme im schriftlichen Verfahren vor:

- einen Vorschlag für einen Beschluss zur Änderung des NVR und
- einen Vorschlag für einen Beschluss zur Änderung des Anhangs 1 der ETV TAF.

2.5.1. Änderung der NVR-Spezifikationen

Zweck des CTE-Beschlusses zur Änderung der NVR-Spezifikationen ist die Aufrechterhaltung der Gleichwertigkeit mit dem Durchführungsbeschluss (EU) 2018/1614 der Kommission.

Die diesbezüglichen Änderungen betreffen die Verfahren im Zusammenhang mit den Registern und den Eintragungen. Sie betreffen weder die Software noch die Funktionsweise des NVR.

Zusammenfassend beinhalten die Änderungen Folgendes:

- Einführung der neuen Anforderung, der zufolge Vertragsstaaten, die nicht der EU angehören, dem Generalsekretär der OTIF die Kontaktangaben der Eintragungsstellen mitteilen müssen, die anschließend vom Generalsekretär der OTIF veröffentlicht werden sollen (neu eingefügte Nummer 2.3);
- Einführung einer Frist (20 Arbeitstage) für die Eintragung der Änderungen im NVR (Nummer 3.2.3);
- weitere Präzisierung des Verfahrens der zusätzlichen Eintragung jener Fahrzeuge, die in kein mit dem europäischen zentralisierten virtuellen Einstellungsregister (ECVVR) verbundenes NVR eingetragen sind (Nummer 3.2.5);
- weitere Präzisierung des Verfahrens der Übertragung der Eintragung zwischen den NVR und der Änderung der europäischen Fahrzeugnummer (EVN) (Nummer 3.2.6);
- Aktualisierung der Tabellen der Zugangsrechte (Nummer 3.3) und der Liste der harmonisierten BeschränkungsCodes (Anlage 1 – Codierung von Beschränkungen);
- Aktualisierung der Struktur und des Inhalts der Europäischen Identifikationsnummer (EIN) [Anlage 2: Ländercode (Feld 1) und Art des Dokuments (Feld 2)];
- redaktionelle Änderungen im gesamten Text.

Nach Artikel 20 Absatz 1 Buchstabe e des COTIF sowie Artikel 13 Absätze 1, 4 und 5 der einheitlichen ATMF-Rechtsvorschriften (ER ATMF) ist der CTE befugt über diese Änderungen zu beschließen.

2.5.2. Änderung der ETV TAF

Zweck des Beschlusses zur Änderung der ETV TAF ist die Aufrechterhaltung ihrer Gleichwertigkeit mit den TSI TAF, die in der kürzlich geänderten Verordnung (EU) Nr. 1305/2014 der Kommission enthalten sind.

Wie die TSI TAF enthalten auch die ETV TAF Verweise auf technische Dokumente, die auf der Website der Eisenbahnagentur der Europäischen Union veröffentlicht und regelmäßig (in der Regel mindestens einmal jährlich) aktualisiert werden. Bei den jüngsten Aktualisierungen dieser technischen Dokumente handelt es sich um geringfügige Anpassungen im Zusammenhang mit dem Daten- und Nachrichtenformat für den Informationsaustausch zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreibern.

Da eine Änderung dieser Verweise in formaler Hinsicht eine Änderung der ETV TAF darstellt, muss sie gemäß Artikel 20 Absatz 1 Buchstabe b des COTIF und Artikel 6 der ER APTU Gegenstand eines Beschlusses des CTE sein.

Die vorgesehenen Rechtsakte werden für die OTIF-Mitgliedstaaten und die Organisationen der regionalen Wirtschaftsintegration, die dem COTIF beigetreten sind, insbesondere die Europäische Union, rechtsverbindlich sein.

2.6. Zuständigkeit der Union und Stimmrechte

Nach Artikel 6 der Vereinbarung zwischen der EU und der OTIF gilt Folgendes:

„1. Bei Beschlüssen in Angelegenheiten, in denen die Union ausschließlich zuständig ist, nimmt die Union die Stimmrechte ihrer Mitgliedstaaten im Rahmen des Übereinkommens wahr.

2. Bei Beschlüssen in Angelegenheiten, in denen die Union gemeinsam mit ihren Mitgliedstaaten zuständig ist, nehmen entweder die Union oder ihre Mitgliedstaaten an der Abstimmung teil.

3. Vorbehaltlich des Artikels 26 Absatz 7 des Übereinkommens verfügt die Union über dieselbe Anzahl von Stimmen wie ihre Mitgliedstaaten, die auch Parteien des Übereinkommens sind. Wenn die Union an der Abstimmung teilnimmt, sind ihre Mitgliedstaaten nicht stimmberechtigt.“

Das Unionsrecht verleiht der Union die ausschließliche Zuständigkeit in Angelegenheiten des Eisenbahnverkehrs, in denen das COTIF oder auf seiner Grundlage verabschiedete Rechtsinstrumente diese bestehenden Vorschriften der Union berühren oder deren Anwendungsbereich abändern könnten. Die Vorschriften der Union werden von der Annahme solcher Änderungen eindeutig betroffen sein, da das Ziel der Maßnahme darin besteht, das NVR und die ETV TAF mit dem Durchführungsbeschluss (EU) 2018/1614 bzw. mit der Verordnung (EU) Nr. 1305/2014 der Kommission, in der zuletzt geänderten Fassung, in Einklang zu bringen.

Da die Union über die ausschließliche Zuständigkeit für die Fragen verfügt, auf die sich die oben genannten CTE-Beschlüsse beziehen, nimmt die Union, vertreten durch die Kommission, die Stimmrechte im Hinblick auf die Annahme dieser beiden Beschlüsse wahr.

3. IM NAMEN DER UNION ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

Die Union sollte aus den oben genannten Gründen ihre Zustimmung geben.

4. RECHTSGRUNDLAGE

4.1. Verfahrensrechtliche Grundlage

4.1.1. Grundsätze

Nach Artikel 218 Absatz 9 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) werden die *„Standpunkte, die im Namen der Union in einem durch eine Übereinkunft eingesetzten Gremium zu vertreten sind, sofern dieses Gremium rechtswirksame Akte, mit Ausnahme von Rechtsakten zur Ergänzung oder Änderung des institutionellen Rahmens der betreffenden Übereinkunft, zu erlassen hat“*, mit Beschlüssen festgelegt.

Artikel 218 Absatz 9 AEUV gilt unabhängig davon, ob die Union Mitglied des betreffenden Gremiums oder Vertragspartei der betreffenden Übereinkunft ist⁷.

Der Begriff *„rechtswirksame Akte“* erfasst auch Akte, die kraft völkerrechtlicher Regelungen, denen das jeweilige Gremium unterliegt, Rechtswirkung entfalten. Darunter fallen auch Instrumente, die völkerrechtlich nicht bindend, aber geeignet sind, *„den Inhalt der vom Unionsgesetzgeber (...) erlassenen Regelung maßgeblich zu beeinflussen“*⁸.

4.1.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Die Akte, über die der CTE zu beschließen hat, stellen rechtswirksame Akte dar. Die vorgesehenen Rechtsakte haben Rechtswirkung, weil sie den Rechtsrahmen der OTIF durch Angleichung der ETV des COTIF an die für Teilsysteme geltenden TSI der EU ändern und für die Union rechtsverbindlich sind.

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

4.2. Materielle Rechtsgrundlage

4.2.1. Grundsätze

Welche die materielle Rechtsgrundlage für einen Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV ist, hängt in erster Linie vom Zweck und Inhalt des vorgesehenen Rechtsakts ab, zu dem ein im Namen der Union zu vertretender Standpunkt festgelegt wird. Liegt dem 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 Eisenbahnverkehr.

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

4.3. Schlussfolgerung

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

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. 61–64.

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union im schriftlichen Verfahren des Fachausschusses für technische Fragen der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) zur Annahme von Änderungen des NVR und der ETV TAF zu vertreten ist

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Union ist dem Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls von Vilnius vom 3. Juni 1999 (im Folgenden „COTIF“) gemäß dem Beschluss 2013/103/EU des Rates⁹ beigetreten.
- (2) Alle Mitgliedstaaten, mit Ausnahme von Zypern und Malta, sind Vertragsparteien des COTIF.
- (3) Der Fachausschuss für technische Fragen (CTE) der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) wurde nach Artikel 8 des COTIF eingesetzt. Nach Artikel 20 Absatz 1 Buchstabe e des COTIF sowie den Artikeln 13 Absätze 1, 4 und 5 seines Anhangs G (ATMF) ist der CTE befugt, über die Annahme oder Änderung des OTIF-Registersystems – Rollmaterial – Nationale Fahrzeugregister (NVR) zu beschließen. Nach Artikel 20 Absatz 1 Buchstabe b des COTIF sowie Artikel 6 seines Anhangs F (APTU) ist der CTE befugt, über die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Telematikanwendungen für den Güterverkehr (ETV TAF) oder über Bestimmungen zur Änderung einer ETV auf der Grundlage des Anhangs F (APTU) und Anhangs G (ATMF) des COTIF zu beschließen.
- (4) Der CTE wird im schriftlichen Verfahren einen Vorschlag für einen Beschluss zur Änderung der NVR-Spezifikationen und einen Vorschlag für einen Beschluss zur Änderung des Anhangs 1 der ETV TAF annehmen.
- (5) Da der Beschluss für die Union rechtsverbindlich sein wird, ist es zweckmäßig, den im Namen der Union im CTE zu vertretenden Standpunkt festzulegen.

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).

- (6) Das Ziel dieser Änderungen besteht darin, das NVR und die ETV TAF mit dem Durchführungsbeschluss (EU) 2018/1614 der Kommission¹⁰ bzw. der Durchführungsverordnung (EU) 2019/778 der Kommission¹¹ in Einklang zu bringen.
- (7) Die vorgeschlagenen Änderungen stehen mit den Rechtsvorschriften und den strategischen Zielen der Union im Einklang, da sie zur Angleichung der OTIF-Bestimmungen an die entsprechenden Vorschriften der Union beitragen; sie sollten daher von der Union unterstützt werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der Standpunkt, der im Namen der Union im schriftlichen Verfahren des Fachausschusses für technische Fragen des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr vom 9. Mai 1980 zu den Änderungen des NVR und des Anhangs 1 der ETV TAF zu vertreten ist, ist der Folgende:

1. Zustimmung zu den vom CTE vorgeschlagenen Änderungen des NVR gemäß dem CTE-Arbeitsdokument TECH-19001-CTE12-5.1.
2. Zustimmung zu der vom CTE vorgeschlagenen Änderung der ETV TAF gemäß dem CTE-Arbeitsdokument TECH-18037-CTE12-5.2.

Artikel 3

Der Rechtsakt des Fachausschusses für technische Fragen wird nach seiner Annahme unter Angabe des Zeitpunkts seines Inkrafttretens im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

Dieser Beschluss ist an die Kommission gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates
Der Präsident*

¹⁰ Durchführungsbeschluss (EU) 2018/1614 der Kommission vom 25. Oktober 2018 zur Festlegung der Spezifikationen für die Fahrzeugeinstellungsregister nach Artikel 47 der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie zur Änderung und Aufhebung der Entscheidung 2007/756/EG der Kommission (ABl. L 268 vom 26.10.2018, S. 53).

¹¹ Durchführungsverordnung (EU) 2019/778 der Kommission vom 16. Mai 2019 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1305/2014 der Kommission in Bezug auf das Änderungsmanagement (ABl. L 139I vom 27.5.2019, S. 356).