BESCHLÜSSE

BESCHLUSS DES RATES

vom 24. Juni 2014

zur Festlegung des im Namen der Europäischen Union anlässlich der 25. Sitzung des OTIF-Revisionsausschusses zu bestimmten Änderungen des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) und seiner Anhänge zu vertretenden Standpunkts

(2014/699/EU)

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-Übereinkommen“) gemäß dem Beschluss 2013/103/EU [1] beigetreten.

(2) Alle Mitgliedstaaten, mit Ausnahme von Zypern und Malta, wenden das COTIF-Übereinkommen an.

(3) Der nach Artikel 13 § 1 Buchstabe c des COTIF-Übereinkommens eingerichtete Revisionsausschuss soll in seiner 25. Sitzung, die für den 25. bis 27. Juni 2014 geplant ist, bestimmte Änderungen des COTIF-Übereinkommens sowie ihrer Anhänge B (Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern — im Folgenden „CIM“), D (Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr — im Folgenden „CUV“), E (Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr — im Folgenden „CUI“), 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 — im Folgenden „APTU“) und G (Einheitliche Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird — im Folgenden „ATMF“) beschließen.

(4) Die Änderungen des COTIF-Übereinkommens haben zum Ziel, die Aufgaben des Fachausschusses für technische Fragen anzupassen, die Definition von „Halter“ dem Unionsrecht entsprechend anzupassen und bestimmte Vorschriften über die Finanzierung der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (im Folgenden „OTIF“), seiner Rechnungsprüfung und Rechnungslegung zu ändern sowie geringfügige verwaltungstechnische Änderungen vorzunehmen.

(5) Die Änderungen des Anhangs B (CIM) zielen darauf ab, die elektronische Form des Frachtbriefes und seiner Begleitunterlagen zu bevorzugen sowie bestimmte Vorschriften des Beförderungsvertrags zu präzisieren.

(6) Die vom Generalsekretär der OTIF vorgelegten Änderungen des Anhangs D (CUV) haben zum Ziel, die Aufgaben des Halters und der für die Instandhaltung verantwortlichen Stelle in den Verträgen über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr zu klären. Frankreich unterbreitete einen eigenen Vorschlag hinsichtlich der Haftung für Schäden, die durch Wagen verursacht werden. Deutschland unterbreitete auch einen eigenen Vorschlag hinsichtlich des Regelungsbereichs der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUV.

[1] 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).

(7) Die Änderungen des Anhangs G (ATMF) zielen darauf ab, die Vorschriften über die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird, zu aktualisieren, die Aufgaben des gemäß diesem Anhang definierten Vertragsstaats, der zuständigen Behörde und der Bewertungseinrichtung sowie ihre Beziehungen zueinander zu präzisieren und Begriffe mit dem Unionsrecht in Einklang zu bringen.

(8) Die Änderungen des Anhangs F (APTU) zielen darauf ab, diesen in Übereinstimmung mit dem geänderten Anhang G (ATMF) zu bringen.

(9) Die vom Internationalen Eisenbahntransportkomitee (CIT) angeregten Änderungen des Anhangs E (CUI) zielen darauf ab, den Anwendungsbereich der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur auch auf den inländischen Eisenbahnverkehr auszuweiten, eine Rechtsgrundlage für allgemeine Nutzungsbedingungen der Eisenbahninfrastruktur zu schaffen sowie den Haftungsumfang des Infrastrukturbetreibers bei Schäden, die durch die Infrastruktur verursacht werden, auszudehnen.

(10) Der Generalsekretär der OTIF hat außerdem vorgeschlagen, im gesamten COTIF-Übereinkommen und seinen Anhängen die Bezeichnung „Europäische Gemeinschaften“ durch „Europäische Union“ zu ersetzen.

(11) Die meisten der vorgeschlagenen Änderungen stehen mit den Rechtsvorschriften und strategischen Zielen der Union im Einklang und sollten daher von der Union unterstützt werden. Bestimmte Änderungen haben keine Auswirkung auf das Unionsrecht, sodass die Vereinbarung eines Standpunkts auf Unionsebene nicht erforderlich ist. Einige Änderungen erfordern hingegen weitere Beratungen innerhalb der Union und sollten in der Sitzung des Revisionsausschusses abgelehnt werden; sollten die letztgenannten Änderungen ohne eine für die Union annehmbare Änderung beschlossen werden, so sollte die Union einen Widerspruch nach dem Verfahren des Artikel 35 § 4 des COTIF-Übereinkommens einlegen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Der Standpunkt, der im Namen der Union anlässlich der 25. Sitzung des durch das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr eingerichteten Revisionsausschusses zu vertreten ist, entspricht dem Anhang dieses Beschlusses.

(2) Geringfügige Änderungen der im Anhang dieses Beschlusses genannten Dokumente können ohne weiteren Beschluss des Rates von den Vertretern der Union im Revisionsausschuss vereinbart werden.

Artikel 2

Der Beschluss des Revisionsausschusses wird nach seiner Annahme im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

Artikel 3

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Luxemburg am 24. Juni 2014.

Im Namen des Rates
Der Präsident
E. VENIZELOS

ANHANG

1. **EINLEITUNG**

Der Generalsekretär der OTIF hat für den 25. bis 27. Juni 2014 in Bern die 25. Sitzung des Revisionsausschusses des COTIF-Übereinkommens einberufen.

2. **REFERENZDOKUMENTE**

Die Unterlagen zu den Tagesordnungspunkten der Sitzung wurden den OTIF-Mitgliedstaaten übermittelt und sind auf der Website der OTIF unter folgendem Link abrufbar: http://www.otif.org/recht/revisionsausschuss/arbeitsdokumente.html.

3. **ANMERKUNGEN ZU DEN EINZELNEN TAGESORDNUNGSPUNKTEN**

PUNKT 1: ERÖFFNUNG DER SITZUNG UND FESTSTELLUNG DER BESCHLUSSFÄHIGKEIT

Dokument: entfällt.

Zuständigkeit: geteilt.

Ausübung der Stimmrechte: entfällt.

Empfohlener abgestimmter Standpunkt: keiner.

Der Revisionsausschuss ist beschlussfähig, wenn zum Zeitpunkt der Abstimmung die Mehrheit der stimmberechtigten OTIF-Mitgliedstaaten vertreten ist. Gemäß Artikel 13 § 3 des COTIF-Übereinkommens haben diejenigen OTIF-Mitgliedstaaten, die eine Erklärung über die Nichtanwendung eines oder mehrerer Anhänge abgegeben haben, bei Beschlüssen über Änderungen der betreffenden Anhänge kein Stimmrecht.

Folgende OTIF-Mitgliedstaaten haben ihre Erklärungen über die Nichtanwendung bestimmter Anhänge nicht zurückgenommen:

Pakistan, Russland (betreffend die Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen Einheitlichen Rechtsvorschriften (im Folgenden „CIV"), die Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (im Folgenden „RID"), CUV, CUI, APTU und ATMF), Georgien (betreffend CUV, CUI, APTU und ATMF), die Tschechische Republik, Norwegen, Slowakei, Vereinigtes Königreich (betreffend CUI, APTU und ATMF), Frankreich (betreffend ATMF).

Bei den Beratungen über Änderungen der einzelnen Anhänge muss zur Feststellung der Beschlussfähigkeit die Zahl der OTIF-Mitgliedstaaten, die eine Erklärung über die Nichtanwendung des betreffenden Anhangs abgegeben haben, von der Zahl der aktiven OTIF-Mitglieder (46) abgezogen werden.

Bei Fragen, die in die Zuständigkeit der Union fallen, kann die Union im Namen aller ihrer Mitgliedstaaten abstimmen, unabhängig davon, ob deren Vertreter bei der Abstimmung anwesend sind oder nicht. Die Beschlussfähigkeit kann somit variieren, je nachdem, ob die Union ihre Mitgliedstaaten vertritt oder die Mitgliedstaaten der Union in eigenem Namen abstimmen.

PUNKT 2: WAHL DES VORSITZENDEN UND DES STELLVERTRETENDEN VORSITZENDEN

Dokument: entfällt.

Zuständigkeit: geteilt.

Ausübung der Stimmrechte: Mitgliedstaaten.

Empfohlener abgestimmter Standpunkt: keiner.

PUNKT 3: ANNAHME DER TAGESORDNUNG

Dokument: CR 25/3.

Zuständigkeit: geteilt.

Ausübung der Stimmrechte: Mitgliedstaaten.

Empfohlener abgestimmter Standpunkt: keiner.

PUNKT 4: TEILREVISION DES COTIF — GRUNDÜBEREINKOMMEN

Unterlagen: CR 25/4, CR 25/4 Add. 1.

Zuständigkeit: geteilt.

Ausübung der Stimmrechte: Mitgliedstaaten.

Empfohlener abgestimmter Standpunkt:

Die Änderungen des Artikels 3 (Internationale Zusammenarbeit) werden befürwortet (Ersetzung der Bezeichnung „Europäische Gemeinschaften" durch „Europäische Union").

Die Änderungen des Artikels 12 (Vollstreckung von Urteilen. Arrest und Pfändung) werden befürwortet, da die Begriffsbestimmung für „Halter" mit dem Unionsrecht in Einklang gebracht wird.

Die Änderungen des Artikels 20 (Fachausschuss für technische Fragen) werden befürwortet, da sie notwendig sind, um die APTU Einheitlichen Rechtsvorschriften und ATMF Einheitlichen Rechtsvorschriften zu aktualisieren und mit dem Unionsrecht in Einklang zu bringen.

Weitere Änderungen: kein Standpunkt der Union notwendig, da diese Änderungen die Finanzierung der Organisation, die Rechnungsprüfung oder administrative Aspekte des Arbeitsprogramms, des Geschäftsberichts und der Listen der Linien betreffen, wovon das Unionsrecht unberührt bleibt.

PUNKT 5: TEILREVISION VON ANHANG B (CIM)

Unterlagen: CR 25/5, CR 25/5 Add. 1, CR 25/5 Add. 2, CR 25/5.1.

Zuständigkeit: geteilt.

Ausübung der Stimmrechte: Union für die Artikel 6 und 6a; Mitgliedstaaten für die übrigen Artikel.

Empfohlener abgestimmter Standpunkt:

Die Änderungen der Artikel 6 und 6a betreffen Unionsrecht, da der Frachtbrief und seine Begleitdokumente im Rahmen der gesundheitspolizeilichen und pflanzenschutzrechtlichen Verfahren verwendet werden. Die Union stimmt mit der Absicht der OTIF überein, vorrangig den elektronischen Frachtbrief zu verwenden. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt kann der Beschluss dieser Änderungen allerdings unbeabsichtigte Auswirkungen haben. Das vereinfachte zollrechtliche Versandverfahren im Eisenbahnverkehr ist derzeit nur mit Dokumenten in Papierform möglich. Wenn sich die Eisenbahnunternehmen also für den elektronischen Frachtbrief entscheiden, müssen sie das Standardversandverfahren und das neue EDV-gestützte Versandsystem anwenden.

Die Kommission hat mit der Einsetzung einer Arbeitsgruppe begonnen, in der die Verwendung elektronischer Frachtpapiere für den Transit gemäß Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]) erörtert werden soll. Die Auftaktsitzung dieser Arbeitsgruppe wird am 4. und 5. Juni 2014 stattfinden. Die Union unterstützt auch die Absicht, die Begleitdokumente in elektronischer Form zu erstellen. Derzeit gibt es im Unionsrecht allerdings keine Rechtsgrundlage für die Erstellung dieser Dokumente (z. B. Gemeinsames Veterinärdokument für die Einfuhr, Gemeinsames Dokument für die Einfuhr) in elektronischer Form, sodass sie weiterhin in Papierform bereitzustellen sind. Die Kommission hat einen Verordnungsentwurf erarbeitet, der eine elektronische Zertifizierung vorsieht, und der Entwurf wird derzeit im Europäischen Parlament und im Rat erörtert. Diese Verordnung (Verordnung über die amtliche Kontrolle) soll Ende 2015/Anfang 2016 verabschiedet werden, wenngleich bis zu ihrer Durchsetzung eine Übergangsfrist vorgesehen ist.

Die Union schlägt daher vor, dass in dieser Sitzung des Revisionsausschusses kein Beschluss zu diesen Punkten gefasst wird und die OTIF ihre Zusammenarbeit mit der Union in dieser Frage fortsetzt, um eine geeignete Lösung für eine künftige Revision der CIM auszuarbeiten, die nach Möglichkeit mit der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 und ihren Durchführungsbestimmungen, die ab 1. Mai 2016 in Kraft treten sollen, zeitlich abgestimmt wird. Bestimmte elektronische Verfahren könnten gemäß Artikel 278 der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 zwischen 2016 und 2020 eingeführt werden.

Weitere Änderungen: Kein Standpunkt der Union notwendig, da die entsprechenden Bestimmungen das Unionsrecht unberührt lassen.

([1]) Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Oktober 2013 zur Festlegung des Zollkodex der Union (ABl. L 269 vom 10.10.2013, S. 1).

PUNKT 6: ELEKTRONISCHE DOKUMENTE IN BEZUG AUF DIE BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER — INFORMATIONEN ÜBER DIE ARBEITEN DES RID-FACHAUSSCHUSSES

Dokument: CR 25/6.

Zuständigkeit: Union.

Ausübung der Stimmrechte: entfällt.

Empfohlener abgestimmter Standpunkt: Kenntnisnahme der Informationen.

PUNKT 7: TEILREVISION VON ANHANG D (CUV)

Unterlagen: CR 25/7, CR 25/7 Add. 1, CR 25/7 Add. 2, CR 25/7 Add. 3.

Zuständigkeit: geteilt.

Ausübung der Stimmrechte: Union.

Empfohlener Standpunkt der Union: Die Änderungen der Artikel 2 und 9 werden befürwortet, da die Aufgaben des Halters und der für die Instandhaltung zuständigen Stelle im Einklang mit dem Unionsrecht (Richtlinie 2008/110/EG des Europäischen Parlaments und des Rates [1]) präzisiert werden. Die von Frankreich vorgeschlagene Änderung des Artikels 7 hinsichtlich der Haftung der einen Wagen als Beförderungsmittel zur Verfügung stellenden Person für Schäden, die durch einen Defekt an diesem Wagen verursacht werden, erfordert eine eingehendere Prüfung innerhalb der Union, bevor in der OTIF ein Beschluss gefasst wird. Die Union kann deshalb dem Änderungsvorschlag in dieser Sitzung des Revisionsausschusses nicht zustimmen und schlägt vor, die Beschlussfassung auf die nächste Tagung der Generalversammlung zu vertagen, um diese Frage weiter zu prüfen. Im Zusammenhang mit dem von Deutschland vorgeschlagenen neuen Artikel 1a, der der OTIF während der Unions-Koordinierung vorgelegt wurde, vertritt die Union die gleiche Auffassung, d. h., die Beschlussfassung soll auf die nächste Tagung der Generalversammlung vertagt werden, um diese Frage weiter zu prüfen.

Zusätzlicher empfohlener Standpunkt der Union: In Dokument CR 25/7 ADD 1, Seite 6, § 8 Buchstabe a ist am Ende folgender Satz hinzuzufügen: „Die Änderung des Artikels 9 § 3 Spiegelstrich 1 berührt nicht die Verteilung der Haftung zwischen der ECM und dem Halter der Wagen."

PUNKT 8: REVISION VON ANHANG G (ATMF)

Dokumente: CR 25/8, CR 25/8 Add. 1, CR 25/8 Add. 2.

Zuständigkeit: Union.

Ausübung der Stimmrechte: Union.

Empfohlener abgestimmter Standpunkt:

1. zu Ref. CR 25/8 Revision von Anhang G (ATMF)

   Zustimmung mit den folgenden Anmerkungen:

   — Folgender Satz ist an Artikel 3a § 3 anzufügen:

   „Beim Betrieb in der EU unterliegen Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber ausschließlich der europäischen Gesetzgebung."

   Die Union könnte auch folgende alternative Formulierungen akzeptieren:

   „Bei Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern, die innerhalb der EU tätig sind, hat die EU-Gesetzgebung Vorrang vor den Bestimmungen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften."

   oder

   „Beim Betrieb innerhalb der Europäischen Union unterliegen Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber ausschließlich der Gesetzgebung der Europäischen Union und wenden daher diese Einheitlichen Rechtsvorschriften nicht an, außer wenn es keine EU-Vorschriften gibt, die den betreffenden Bereich regeln."

[1] Richtlinie 2008/110/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2008 zur Änderung der Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft (Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit) (ABl. 345 vom 23.12.2008, S. 62).

— Artikel 4 § 1: Am Ende ist folgender Satz anzufügen [nach Buchstabe b]:

„Wird das Fahrzeug in einem einzigen Schritt zugelassen, so wird die Bauart gleichzeitig zugelassen."

— Artikel 5 § 5: Die Bezugnahme ist zu berichtigen; „*Artikel 2 Buchst. w1)*" ist durch „*Artikel 2 Buchst. wa1)*" zu ersetzen.

— Artikel 19: In Artikel 19 sind § 2 und § 2a miteinander zu verbinden, indem § 2a gestrichen und § 2 folgenden geänderten Wortlaut erhält:

„Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften haben keine Auswirkungen auf vor dem 1.1.2011 erteilte Betriebszulassungen für zum 1.1.2011 bestehende Fahrzeuge, die mit der Anschrift RIV oder RIC als Nachweis ihrer gegenwärtigen Übereinstimmung mit den technischen Bestimmungen des RIV 2000 (überarbeitete Ausgabe vom 1.1.2004) oder des RIC versehen sind, und auf bestehende Fahrzeuge, die nicht mit den Anschriften RIV oder RIC versehen, jedoch gemäß der Organisation bekannt gegebenen bi- oder multilateralen Vereinbarungen zwischen Vertragsstaaten zugelassen und gekennzeichnet sind."

2. zu 25/8 Add. 1. Begründung und Erläuterungen der Revision von Anhang G (ATMF)

— Allgemeine Begründung (zu Beginn von Seite 3): Der Satz erhält folgende geänderte Fassung: „Die Änderungen, die in dieser allgemeinen Begründung nicht vorkommen, werden nachfolgend in diesem Dokument erläutert."

— Artikel 2 Buchstabe t: neuen Absatz anfügen: „Betreiben Infrastrukturbetreiber Fahrzeuge, z. B. Güterwagen zur Beförderung von Material für Bautätigkeiten oder für Tätigkeiten zur Instandhaltung der Infrastruktur, tun sie dies in der Eigenschaft eines Eisenbahnunternehmens."

— Artikel 4 § 1 Buchstabe b: Das Modul SH1 ist anzufügen, weil das Bauartzertifikat, das in der Gestaltungsphase dieses Moduls erteilt wird, die Möglichkeit bietet, das beschriebene Verfahren anzuwenden. Der neue Satz lautet wie folgt:

„Gemäß Artikel 10 § 8 ist das angemessene Verfahren zum Nachweis, dass das Fahrzeug einer zugelassenen Bauart entspricht, ein Prüfzertifikat, dies ist kein wirklich vereinfachtes Verfahren. Das Prüfzertifikat wird entsprechend dem angemessenen Modul, das in der/den entsprechenden ETV/ETVs festgelegt ist, erteilt, bei dem es sich um Modul SD oder Modul SF für Bauartprüfungszertifikate oder Modul SH1 für Gestaltungsprüfungszertifikate handeln kann."

— Artikel 7 § 1a: Die Auslegung dieser Bestimmung ist an die der EU (Artikel 8 Absatz 7 der Empfehlung der Kommission 2011/217/EU ([1])) anzupassen und daher folgender Satz anzufügen:

„Da die Zulassungsverfahren mehrere Monate in Anspruch nehmen können, wird empfohlen, dass die zuständige Behörde im Rahmen eines bestimmten Zulassungsverfahrens die Vorschriften anwendet, die zum Zeitpunkt der Antragstellung in Kraft waren, und dass im weiteren Verlauf des Verfahrens keine neuen Vorschriften erlassen werden."

3. Ergebnis der Überprüfung der deutschen Fassung der Revision von Anhang G (ATMF):

— Artikel 2 Buchstabe ab: Die Begriffsbestimmung für „Akkreditierung" ist an den Wortlaut von Artikel 2 Absatz 10 der Verordnung (EG) 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates ([2]) anzupassen:

„Akkreditierung: die Bestätigung durch eine nationale Akkreditierungsstelle, dass eine Konformitätsbewertungsstelle die in europäischen harmonisierten Normen oder anwendbaren internationalen Normen festgelegten Anforderungen und, gegebenenfalls, zusätzliche Anforderungen, einschließlich solcher in relevanten sektoralen Akkreditierungssystemen, erfüllt, um eine spezielle Konformitätsbewertungstätigkeit durchzuführen."

— Artikel 5 § 2: Der Begriff „assessing entities" wird mit „Bewertungsstelle" übersetzt. Gemäß dem ETV GEN-E wird „assessing entity" mit „Prüforgan" übersetzt. In der Union wird der Begriff „Bewertungsstelle" speziell für Bewertungsstellen gemäß der gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken (CSM RA) verwendet. Daher könnte der OTIF-Begriff in Artikel 5 § 2 irreführend sein. Es wird vorgeschlagen, auch in den ATMF den Begriff „Prüforgan" zu verwenden. Siehe auch Artikel 2 Buchstabe cb, Artikel 5 §§ 3 — 7, Artikel 6 § 4, Artikel 10 § 3a, 4, 6 — 8.

— Der Wortlaut von Artikel 5 § 4 ist wie folgt zu ändern: „Die Anforderungen in § 3 gelten sinngemäß für die zuständige Behörde, in Bezug auf die in § 2 genannten Aufgaben, die nicht an eine Bewertungsstelle übertragen wurden."

([1]) Empfehlung der Kommission 2011/217/EU vom 29. März 2011 zur Genehmigung der Inbetriebnahme von strukturellen Teilsystemen und Fahrzeugen gemäß der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 95 vom 8.4.2011, S. 1).

([2]) Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 339/93 des Rates (ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30).

— Artikel 10 § 8: Die Klammern werden gestrichen.

— Artikel 5 § 3: Nach dem Begriff „Voraussetzungen“ ist „erfüllen“ durch „erfüllt“ zu ersetzen.

— Artikel 11 § 3 Buchstabe b: Der Begriff „Identifizierungscode(se)“ ist durch „Identifizierungscode(s)“ zu ersetzen.

— Artikel 15 § 1 Satz 2: „nicht“ wird gestrichen.

— Artikel 15 a § 1 Satz 2: Nach „entsprechen“ ist ein Punkt zu setzen, und der dritte Satz beginnt mit „Es hat insbesondere:“.

4. In der französischen Fassung der Begriffsbestimmungen sollte Artikel 2 Buchstabe n wie folgt lauten:

„‚détenteur‘ désigne la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13.“

PUNKT 9: TEILREVISION VON ANHANG F (APTU)

Dokumente: Ref.: CR 25/9, CR 25/9 Add. 1.

Zuständigkeit: Union.

Ausübung der Stimmrechte: Union.

Empfohlener abgestimmter Standpunkt: Befürwortung der redaktionellen Änderungen.

PUNKT 10: MANDAT FÜR DIE KONSOLIDIERUNG DER ERLÄUTERNDEN BEMERKUNGEN

Dokument: CR 25/10.

Zuständigkeit: geteilt.

Ausübung der Stimmrechte: Mitgliedstaaten.

Empfohlener Standpunkt der Union: Befürwortung.

PUNKT 11: REDAKTIONELLE ANPASSUNGEN

Dokument: CR 25/11.

Zuständigkeit: geteilt.

Ausübung der Stimmrechte: Mitgliedstaaten.

Empfohlener abgestimmter Standpunkt: Befürwortung bei Hinzufügung des folgenden neuen Spiegelstrichs 2:

— „dafür zu sorgen, dass den Mitgliedstaaten ein Zeitraum von drei Wochen zur Verfügung steht, um diese redaktionellen Anpassungen vor ihrer Mitteilung prüfen zu können,“.

PUNKT 12: TEILREVISION VON ANHANG E (CUI)

Dokument: CR 25/12.

Zuständigkeit: geteilt.

Ausübung der Stimmrechte: Union.

Empfohlener abgestimmter Standpunkt: Ablehnung der Änderungen. Die vom CIT angeregten Änderungen betreffen die Ausweitung des Anwendungsbereichs der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur (CUI) auf den Betrieb im Inland, die Einführung verbindlicher allgemeiner Nutzungsbedingungen sowie die Ausdehnung der Haftung des Infrastrukturbetreibers und bedürfen unter Umständen einer eingehenderen Prüfung. Eine hinreichend genaue Untersuchung ihrer Auswirkungen war jedoch nicht möglich, da die Änderungen in keinem Forum der OTIF vor der Sitzung des Revisionsausschusses erörtert wurden. Eine Änderung der CUI (die derzeit dem Unionsrecht entsprechen) in dieser Sitzung des Revisionsausschusses ohne angemessene Vorbereitung erscheint verfrüht.

PUNKT 13: VERFAHRENSREGELN FÜR DIE ARBEITSGRUPPEN DES REVISIONSAUSSCHUSSES IN BEZUG AUF DIE ANHÄNGE A, B, D UND E

Dokument: CR 25/13.

Zuständigkeit: geteilt.

Ausübung der Stimmrechte: Mitgliedstaaten.

Empfohlener abgestimmter Standpunkt: keiner.

PUNKT 14: INFORMATIONEN ZU KÜNFTIGEN ARBEITEN

Dokument: CR 25/14 (noch nicht verfügbar)

Zuständigkeit: geteilt.

Ausübung der Stimmrechte: entfällt.

Empfohlener abgestimmter Standpunkt: Festlegung vor Ort.