Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2025/1251

27.6.2025

BESCHLUSS (EU) 2025/1251 DES RATES

vom 16. Juni 2025

über den im Namen der Europäischen Union auf der 17. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) hinsichtlich der Überarbeitung der Einheitlichen technischen Vorschriften zum Teilsystem „Fahrzeuge — Lokomotiven und Personenwagen“, zur Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität, zur Kennzeichnung von Fahrzeugen, zum Teilsystem „Infrastruktur“ und zum Teilsystem „Telematikanwendungen für den Güterverkehr“ sowie hinsichtlich der Aktualisierung 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“) durch den Beschluss 2013/103/EU des Rates ([1]) und der Vereinbarung zwischen der Europäischen Union und der Zwischenstaatlichen Organisation für den Internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) über den Beitritt der Europäischen Union zum COTIF-Übereinkommen ([2]) 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 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 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 von 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 des COTIF rechtsverbindlich sein werden, ist es angezeigt, den im Namen der Union im CTE zu vertretenden Standpunkt festzulegen.

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

([2]) 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. 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2013/103/oj).

(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 Kommission ([3]) (im Folgenden „TSI-Paket 2023“) anzugleichen, die Verweise auf die in Anlage I der ETV TAF aufgeführten technischen Dokumente für die Interoperabilität zum Teilsystem „Telematikanwendungen für den Güterverkehr“ (TSI TAF) der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) an die Verordnung (EU) Nr. 1305/2014 der Kommission ([4]) anzupassen und das Handbuch für die Umsetzung und Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ATMF unter Berücksichtigung des Erfahrungsaustausches der COTIF-Vertragsstaaten 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 Unionrechts 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 das TSI-Paket 2023 angeglichen werden. Daher müssen Änderungen an den vorgesehenen OTIF-Beschlüssen zur Überarbeitung der ETV LOC&PAS und zur Änderung von Anlage I der ETV TAF vorgeschlagen werden, um die Angleichung an den Besitzstand der Union in der 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 Fachausschusses für technische Fragen (CTE) der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) hinsichtlich der Überarbeitung der Einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) 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 hinsichtlich der Anpassung der Verweise auf die in Anlage I der ETV in Bezug auf die „Telematikanwendungen für den Güterverkehr“ (ETV TAF) aufgeführten technischen Dokumente für die Interoperabilität zum Teilsystem „Telematikanwendungen für den Güterverkehr“ (TSI TAF) sowie hinsichtlich der Aktualisierung 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 (Schnittstellen zwischen der Einheit und dem Teilsystem Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung) 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‘“;

([3]) 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).

([4]) 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 und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 62/2006 der Kommission (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 438, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1305/oj).

f) in Absatz 8 des Abschnitts 4.2.3.4.2 (Dynamisches Fahrverhalten), in den Absätzen 3 und 4 des Abschnitt 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 (Verzeichnis der Sonderfälle);

(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 Anpassung der Verweise auf die in Anlage I der ETV TAF aufgeführten technischen Dokumente der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) in Bezug auf die „Telematikanwendungen für den Güterverkehr“ (TSI TAF) an die Verordnung (EU) Nr. 1305/2014 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

— Ersetzung von „Ein Sonderfall dient in erster Linie dazu“ durch „Ein Sonderfall sollte dazu dienen“ im ersten Gedankenstrich;

— Ergänzung von „Abweichung von einer Vorschrift der ETV“ um „aufgrund technischer Beschränkungen, die die Kompatibilität mit dem bestehenden System beeinträchtigen,“ im ersten Gedankenstrich;

— Ersetzung von „, während nationale technische Vorschriften hauptsächlich zusätzliche Anforderungen zu den ETV enthalten“ durch „. Eine nationale technische Vorschrift sollte dazu dienen, eine andere als die in den ETV festgelegten Anforderungen zu definieren“ im ersten Gedankenstrich;

— Ersetzung von „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“ im fünften Gedankenstrich;

— Abschnitt 5.4 — NATIONALE TECHNISCHE ANFORDERUNGEN

— Ersetzung von „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“ in Absatz 4;

— Abschnitt 10.3 — WECHSELWIRKUNG MIT DEM EU-RECHT

— Ersetzung von „ob ein EVU“ durch „ob ihre ECM“ in Absatz 2;

— Ersetzung von „sollte jede ECM akzeptiert werden“ durch „sollte im internationalen Verkehr jede ECM akzeptiert werden“ in Absatz 4 erster Gedankenstrich;

— Ersetzung von „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“ in Absatz 4 zweiter Gedankenstrich;

(7) Geringfügige Änderungen der in diesem Artikel genannten Akte des CTE können von der Kommission ohne weiteren Beschluss des Rates vereinbart werden.

Artikel 2

Die Beschlüsse des CTE werden nach ihrer Annahme unter Angabe des Zeitpunkts ihres Inkrafttretens im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

Artikel 3

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Luxemburg am 16. Juni 2025.

Im Namen des Rates

Die Präsidentin

P. HENNIG-KLOSKA