



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 5.6.2014  
COM(2014) 338 final

2014/0172 (NLE)

Vorschlag für einen

**BESCHLUSS DES RATES**

**über den Standpunkt der Union anlässlich der 25. Sitzung des OTIF-Revisionsausschusses zu bestimmten Änderungen des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) und seiner Anhänge**

## **BEGRÜNDUNG**

### **1. KONTEXT DES VORSCHLAGS**

In dem vorgeschlagenen Beschluss des Rates soll der Standpunkt der Europäischen Union in der für den 25. bis 27. Juni 2014 geplanten Sitzung des OTIF-Revisionsausschusses festgelegt werden. Gegenstand dieser Sitzung sind bestimmte Änderungen des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) sowie seiner Anhänge B (Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern – CIM), D (Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr – CUV), E (Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr – 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 – APTU) und G (Einheitliche Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird – ATMF).

### **2. ERGEBNISSE DER KONSULTATIONEN DER INTERESSIERTEN KREISE UND DER FOLGENABSCHÄTZUNGEN**

Die Änderungen der Anhänge G (ATMF) und D (CUV) wurden in mehreren Sitzungen spezieller Arbeitsgruppen der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) erörtert. Sowohl die Europäische Kommission wie auch die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) und mehrere Mitgliedstaaten waren an diesen Sitzungen aktiv beteiligt. Andere Vorschläge wurden dem Revisionsausschuss allerdings ohne vorherige Beratung in der Vorbereitungssitzung der OTIF vorgelegt.

### **3. RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS**

Die Union ist dem COTIF aufgrund des Beschlusses 2013/103/EU des Rates<sup>1</sup> im Juli 2011 beigetreten. COTIF ist ein gemischtes Übereinkommen, dem die Union und alle Mitgliedstaaten, die über ein Eisenbahnnetz verfügen, als Vertragsparteien angehören. In Anhang III des Beschlusses werden die internen Regelungen für den Rat, die Mitgliedstaaten und die Kommission in Bezug auf die Verfahren im Rahmen der OTIF festgelegt. In Angelegenheiten, die in die ausschließliche Zuständigkeit der EU fallen, stimmt die EU mit der Anzahl der Stimmen aller Mitgliedstaaten ab, die COTIF-Vertragsparteien sind. 26 EU-Mitgliedstaaten sind auch Mitglieder der OTIF. Drei EU-Mitgliedstaaten haben das COTIF 1999 allerdings noch nicht ratifiziert. Zudem haben drei EU-Mitgliedstaaten ihre Erklärungen bezüglich der Nichtanwendung der Anhänge E (CUI) und F (APTU) nicht zurückgenommen, und vier EU-Mitgliedstaaten haben ihre Erklärungen bezüglich der Nichtanwendung des Anhangs G (ATMF) nicht zurückgenommen. Die Erklärungen wurden

---

<sup>1</sup> Beschluss 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.

zu einem Zeitpunkt abgegeben, als diese Anhänge noch nicht dem EU-Recht entsprachen. Diese Mitgliedstaaten können deshalb nicht über Änderungen abstimmen, die von ihnen nicht angewendete Bestimmungen betreffen. Der OTIF gehören 46 Staaten als aktive Mitglieder an (die Mitgliedschaft zweier weiterer Staaten wurde bis zur Wiederaufnahme des internationalen Eisenbahnverkehrs ausgesetzt).

Gemäß Titel VI Artikel 35 des COTIF treten die Änderungen – sobald sie vom Revisionsausschuss beschlossen sind – für alle Vertragsparteien am ersten Tag des zwölften Monats nach dem Monat in Kraft, in dem der Generalsekretär der OTIF sie den Vertragsparteien mitgeteilt hat. Innerhalb von vier Monaten, gerechnet vom Tage der Mitteilung, können die Vertragsparteien Widerspruch erheben. Erhebt ein Viertel der Vertragsparteien Widerspruch, treten die Änderungen nicht in Kraft.

In den Gebieten der Vertragsparteien, die den Beschlüssen rechtzeitig widersprochen haben, ist die Anwendung des jeweiligen Anhangs insgesamt im Verkehr mit und zwischen diesen Vertragsparteien mit dem Inkrafttreten der Beschlüsse ausgesetzt. Jedoch sind bei einem Widerspruch gegen die Verbindlicherklärung einer technischen Norm oder gegen die Annahme einer einheitlichen technischen Vorschrift nur diese im Verkehr mit und zwischen den Mitgliedstaaten mit dem Inkrafttreten der Beschlüsse ausgesetzt; entsprechendes gilt bei einem teilweisen Widerspruch.

Sofern die Vertragsparteien nicht eine ausreichende Zahl von Beschwerden vorbringen, wird davon ausgegangen, dass die unter diesen Vorschlag fallenden Änderungen im zwölften Monat nach dem Monat, in dem der Generalsekretär der OTIF sie den Vertragsparteien mitgeteilt hat, in Kraft treten und für die Union und die Mitgliedstaaten verbindlich und damit Bestandteil des Besitzstands der Union werden.

In Titel VII Artikel 38 des COTIF ist festgelegt, dass hinsichtlich der Wahrnehmung des Stimmrechtes und des in Artikel 35 § 2 und § 4 vorgesehenen Widerspruchsrechts der regionalen Organisation, in diesem Fall der Europäischen Union, so viele Stimmen zustehen, wie die Zahl ihrer Mitglieder beträgt, die zugleich Mitgliedstaaten der Organisation sind.

Der Vorschlag wurde auf der Grundlage des Ratsbeschlusses über den Beitritt der EU zum COTIF (Beschluss 2013/103/EU) formuliert. Die Rechtsgrundlage des vorgeschlagenen Ratsbeschlusses ist Artikel 91 AEUV in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9 AEUV.

Der Vorschlag für einen Beschluss des Rates enthält im Anhang eine detaillierte Liste der geplanten Änderungen, in der angegeben ist, welche der vom Generalsekretär vorgelegten Änderungen von der Union angenommen werden können und welche Änderungen in der Sitzung des Revisionsausschusses abgelehnt werden sollten, da sie genauer zu prüfen sind und/oder weitere Maßnahmen erfordern, um sie mit dem EU-Recht in Einklang zu bringen. Viele der geplanten Änderungen werden als zweckmäßig für den sicheren und zuverlässigen internationalen Eisenbahnverkehr angesehen und tragen dem technischen Fortschritt Rechnung, so dass sie befürwortet werden können. Andere Änderungen hingegen (insbesondere in Bezug auf die Finanzierung der OTIF und Verträge über die Beförderung von Gütern) haben keine Auswirkungen auf das EU-Recht.

In den Fällen, in denen der Revisionsausschuss Änderungen beschlossen hat, die dem Standpunkt der Union im Anhang zu diesem Beschlussentwurf widersprechen, sollte die Union gemäß dem Verfahren des Titels VI Artikel 35 § 4 des COTIF Widerspruch einlegen, um das Inkrafttreten solcher Änderungen zu verhindern.

Vorschlag für einen

## BESCHLUSS DES RATES

### über den Standpunkt der Union anlässlich der 25. Sitzung des OTIF-Revisionsausschusses zu bestimmten Änderungen des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) und seiner Anhänge

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) Der Beitritt der Union zu dem Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls von Vilnius vom 3. Juni 1999 (nachstehend „COTIF-Übereinkommen“) erfolgte durch den 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 (OTIF) über den Beitritt der Europäischen Union zu dem genanntem Übereinkommen<sup>2</sup>.
- (2) Das COTIF-Übereinkommen wird von allen Mitgliedstaaten mit Ausnahme von Zypern und Malta angewendet.
- (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 seiner Anhänge B (Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern – CIM), D (Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr – CUV), E (Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr – 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 – APTU) und G (Einheitliche Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird – ATMF) beschließen.
- (4) Die Änderungen des COTIF-Übereinkommens haben folgenden Inhalt: a) Anpassung der Aufgaben des Fachausschusses und Bezugnahme auf die dem EU-Recht entsprechende Definition von „Halter“; b) Änderung bestimmter Vorschriften über die Finanzierung, Rechnungsprüfung und Rechnungslegung der OTIF sowie geringfügige verwaltungstechnische Änderungen.

<sup>2</sup>

ABl. L 51 vom 23.2.2013, S. 1.

- (5) Ziel der Änderungen des Anhangs B (CIM) ist die bevorzugte Verwendung der elektronischen Form des Frachtbriefes und seiner Begleitunterlagen sowie eine Präzisierung bestimmter Vorschriften des Beförderungsvertrags.
- (6) Die vom Generalsekretär der OTIF vorgelegten Änderungen des Anhangs D (CUV) dienen dazu, in den Verträgen über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr die Aufgaben des Halters und der für die Instandhaltung verantwortlichen Stelle zu klären. Frankreich unterbreitete einen eigenen Vorschlag hinsichtlich der Haftung für Schäden, die durch Wagen verursacht werden.
- (7) Die Änderungen des Anhangs G (ATMF) haben zum Ziel, die Vorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird, zu aktualisieren, die Aufgaben des Vertragsstaats, der zuständigen Behörde und der Bewertungseinrichtung sowie ihre Beziehungen zueinander zu präzisieren und bestimmte Begriffe mit dem EU-Recht in Einklang zu bringen.
- (8) Die Änderungen des Anhangs F (APTU) dienen dazu, diesen in Übereinstimmung mit dem geänderten Anhang G zu bringen.
- (9) Die vom CIT vorgeschlagenen Änderungen des Anhangs E (CUI) dienen dazu, 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 schlägt außerdem vor, 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 Europäischen Union im Einklang und sollten daher von der Union unterstützt werden. Bestimmte Änderungen haben keine Auswirkung auf das EU-Recht, so dass die Vereinbarung eines EU-Standpunkts nicht erforderlich ist. Einige Änderungen erfordern hingegen weitere Beratungen innerhalb der Europäischen Union und sollten in der Sitzung des Revisionsausschusses abgelehnt werden. Sollten die letztgenannten Änderungen ohne eine für die Union annehmbare Änderung beschlossen werden, sollte die Union einen Widerspruch nach dem Verfahren des Titels VII Artikel 35 § 4 des COTIF-Übereinkommens einlegen –

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

*Artikel 1  
Standpunkt der Europäischen Union*

1. Der von der Europäischen Union anlässlich der 25. Sitzung des Revisionsausschusses im Rahmen des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr einzunehmende Standpunkt muss dem Standpunkt im Anhang dieses Beschlusses entsprechen.
2. Geringfügige Änderungen der im Anhang dieses Beschlusses genannten Dokumente können ohne weiteren Beschluss des Rates von den Vertretern der Union in dem Revisionsausschuss vereinbart werden.

*Artikel 2*

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

*Artikel 3  
Inkrafttreten*

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates  
Der Präsident*