



Brüssel, den 7.2.2018  
COM(2018) 63 final

2018/0026 (NLE)

Vorschlag für einen

## **BESCHLUSS DES RATES**

**zur Festlegung des im Namen der Europäischen Union anlässlich der 26. Tagung des OTIF-Revisionsausschusses zu bestimmten Änderungen des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) und seiner Anhänge zu vertretenden Standpunkts**

## BEGRÜNDUNG

### 1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Dieser Vorschlag betrifft den Beschluss zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Union auf der 26. Tagung des Revisionsausschusses der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) hinsichtlich bestimmter Änderungen des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) und seiner Anhänge zu vertreten ist.

Die OTIF entwickelt einheitliche Rechtsvorschriften für den internationalen Eisenbahnverkehr in drei großen Tätigkeitsfeldern: Technische Interoperabilität, gefährliche Güter und Eisenbahnvertragsrecht.

Der Generalsekretär (GS) der OTIF hat die 26. Tagung des Revisionsausschusses für das COTIF99 für den 27. Februar bis zum 1. März 2018 in Bern (Schweiz) einberufen.

Unterlagen zu den Tagesordnungspunkten sind auf der Website der OTIF unter folgendem Link abrufbar: [http://otif.org/en/?page\\_id=126](http://otif.org/en/?page_id=126)

### 2. KONTEXT DES VORSCHLAGS

#### 2.1. Das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires, COTIF)

Das COTIF ist der Gründungsrechtsakt der OTIF. Es regelt die Arbeitsweise der Organisation, ihre Ziele, Befugnisse, Beziehungen zu den Mitgliedstaaten und ihre Tätigkeiten im Allgemeinen. 46 Länder sind Parteien des COTIF-Übereinkommens, darunter 26 EU-Mitgliedstaaten, d. h. alle mit Ausnahme von Zypern und Malta.

Das COTIF besteht aus zwei Teilen: aus dem eigentlichen Übereinkommen und aus sieben Anhängen, durch die einheitliche Rechtsvorschriften für den Eisenbahnverkehr festgelegt werden, d. h. funktionale technische Anforderungen und Musterverträge für die Beförderung von Personen und Gütern:

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	Verbindlicherklärung technischer Normen und Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist	APTU
Anhang G	Technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird	ATMF

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

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 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<sup>1</sup>. 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 in Sitzungen der OTIF vertritt. Er enthält ferner eine Erklärung der Union über die Ausübung der Zuständigkeiten (Anhang I) und sieht interne Regelungen für Rat, Mitgliedstaaten und Kommission in Bezug auf die Verfahren im Rahmen der OTIF (Anhang III) vor.

## **2.3. Der Revisionsausschuss der OTIF**

Der Revisionsausschuss ist befugt, Beschlüsse zur Änderung des COTIF, der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV, CIM, CUV und CUI sowie in bestimmten Fällen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ATMF zu fassen. In bestimmten Fällen kann der Revisionsausschuss die Änderungen selbst genehmigen oder beschlossene Änderungen den Mitgliedstaaten zur Genehmigung in der Generalversammlung vorlegen.

Die letzte Tagung (25. Tagung) des Revisionsausschusses fand am 25. und 26. Juni 2014 statt.

Die Union und/oder ihre Mitgliedstaaten beteiligen sich an diesem Prozess gemäß den OTIF-Verfahrensregeln, der Geschäftsordnung des Revisionsausschusses und den Bestimmungen der Vereinbarung über den Beitritt der Union zum COTIF.

Der Revisionsausschuss ist beschlussfähig, wenn zum Zeitpunkt der Abstimmung die Mehrheit der stimmberechtigten OTIF-Mitgliedstaaten vertreten ist. Gemäß Artikel 13 § 3 des COTIF 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. Auf der Grundlage des Sitzungsdokuments INF.2 zur 26. Tagung des Revisionsausschusses, das am 19.1.2018 vom OTIF-Sekretariat verteilt wurde, wurde festgestellt, dass alle 26 EU-Mitgliedstaaten, die Parteien des COTIF sind, alle Anhänge anwenden.

## **2.4. Zuständigkeit der Union und Stimmrechte im Revisionsausschuss**

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

*„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.*

---

<sup>1</sup> Beschluss 2013/103/EU des Rates vom 16. Juni 2011, ABl. L 51 vom 23.2.2013, S. 1.

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.“

Im Interesse der Union und ihrer Mitgliedstaaten sollten die Stimmrechte von der Union bei allen Tagesordnungspunkten ausgeübt werden, die Gegenstand einer Abstimmung sind und hinsichtlich derer ein Standpunkt der Union vorgeschlagen wird. Dies sollte nicht nur für Fälle ausschließlicher Zuständigkeit gelten, sondern auch für Fälle gemeinsamer Zuständigkeit, für die in der Vereinbarung vorgesehen ist, dass die Abstimmung entweder durch die Mitgliedstaaten oder durch die Union erfolgt (Artikel 6 Absatz 2).

Dies bedeutet in der Praxis, dass in Angelegenheiten, für die die Union zuständig ist und hinsichtlich derer ein Standpunkt der Union festgelegt wurde, der Vertreter der Union 26 Stimmen vertreten wird, die Beschlussfähigkeit automatisch erreicht werden wird und der Standpunkt der Union sich durchsetzen dürfte. Die Stimmen würden ungeachtet der Vertretung einzelner Mitgliedstaaten bei der Tagung zählen.

## 2.5. Unterrichtung des OTIF-Generalsekretärs

In der folgenden Tabelle sind die Zuständigkeitsbereiche der Union und die vorgesehene Wahrnehmung der Stimmrechte zusammengefasst dargestellt:

Tagesordnungspunkt (TOP)	Zuständigkeit der Union	Wahrnehmung der Stimmrechte
2 – Wahl des Vorsitzes und des stellvertretenden Vorsitzes	gemeinsame	Mitgliedstaaten
3 – Annahme der Tagesordnung	gemeinsame und ausschließliche	Union
4 – Änderung der Geschäftsordnung	gemeinsame und ausschließliche	Union
5 – Teilrevision des COTIF	gemeinsame	Union
6 – Teilrevision der ER CIM (Bericht)	ausschließliche	Union (falls eine Abstimmung stattfindet)
7 – Teilrevision der ER CUI	gemeinsame	Union
8 – Neuer Anhang H	ausschließliche	Union
9 – Teilrevision der ER ATMF	ausschließliche	Union
10 – Teilrevision der ER APTUR	ausschließliche	Union
11 – Notwendigkeit harmonisierter Zugangsbedingungen (Diskussion)	gemeinsame	keine Angabe
12 – Verschiedenes (Einrichtung einer Arbeitsgruppe von Rechtsexperten)	gemeinsame	Mitgliedstaaten
13 – Teilrevision der ER CUV	gemeinsame	Union

Gemäß Artikel 6 Absatz 4 der Vereinbarung zwischen der EU und der OTIF sollte die Union, vertreten durch die Kommission, die OTIF vor der Tagung über die Tagesordnungspunkte des

Revisionsausschusses unterrichten, die in die (ausschließliche oder gemeinsame) Zuständigkeit der Union fallen und bei denen die Union die Stimmrechte ausüben wird. Dazu sollte die Kommission ein Schreiben an den OTIF-Generalsekretär richten.

### **3. STANDPUNKT, DER AUF DER 26. TAGUNG DES OTIF-REVISIONSAUSSCHUSSES ZU VERTRETEN IST**

In diesem Abschnitt werden die Punkte behandelt, die einer weiteren Erläuterung bedürfen. Im Anhang des Vorschlags für einen Beschluss werden die einzelnen Tagesordnungspunkte behandelt und insbesondere die Situation in Bezug auf die Zuständigkeit sowie die zu vertretenden Standpunkte dargelegt.

#### **3.1. TOP 4 – Änderung der Geschäftsordnung des Revisionsausschusses**

##### Relevanz

Die derzeitige Fassung der Geschäftsordnung des Revisionsausschusses stammt aus der Zeit vor dem Beitritt der Union zum COTIF. Einige Bestimmungen sind daher überholt und müssen aktualisiert werden. Insbesondere müssen die Bestimmungen über die Stimmrechte der Union und die Feststellung der Beschlussfähigkeit (Artikel 4, 20 und 21) geändert werden, um dem Artikel 38 des COTIF und der Vereinbarung zwischen der EU und der OTIF nachzukommen. Die Vorschläge zur Änderung der Geschäftsordnung des Revisionsausschusses sind in der Anlage des Dokuments LAW-17125-CR 26/4 enthalten, das auch dazu dient, bestimmte Fragen im Zusammenhang mit der Sprachenregelung und den Arbeitsabläufen des Ausschusses (Artikel 1, 3, 7, 8, 9, 10, 11, 15, 25 und 26) zu behandeln. Diese sonstigen Änderungsentwürfe, die Verfahrensfragen betreffen, erscheinen angebracht, da sie darauf abzielen, die administrative Verwaltung des Ausschusses zu verbessern.

##### Zuständigkeit und Ausübung der Stimmrechte

Die vorgeschlagenen Änderungen der Geschäftsordnung des Revisionsausschusses fallen in die Zuständigkeit der Union, da sie der Union als Informationsgrundlage für die Ausübung ihrer Zuständigkeiten im Rahmen der OTIF dienen. Einige Änderungen stehen in direktem Zusammenhang mit dem Beitritt der Union zum COTIF. Auch bei einer gemeinsamen Zuständigkeit mit den Mitgliedstaaten sollten die Stimmrechte in diesem Fall von der Union ausgeübt werden, um sicherzustellen, dass bei der Abstimmung 26 Stimmen vertreten sind.

##### Standpunkt

Alle vom OTIF-Sekretariat zu diesem TOP vorgeschlagenen Änderungsentwürfe sollten unterstützt werden.

#### **3.2. TOP 5 – Teilrevision des Grundübereinkommens**

##### Relevanz

Der Vorschlag gemäß Dokument LAW-17126 CR 26/5 zielt darauf ab, das Verfahren zur Revision des COTIF im Hinblick auf eine kohärente und rasche Umsetzung von Änderungen des COTIF und seiner Anhänge zu verbessern und zu erleichtern, um nachteilige Auswirkungen des derzeitigen langwierigen Revisionsverfahrens, einschließlich des Risikos eines internen Missverhältnisses zwischen vom Revisionsausschuss und von der Generalversammlung angenommenen Änderungen und eines externen Missverhältnisses, hauptsächlich zum Unionsrecht, zu verhindern.

In dem vom OTIF-Sekretariat vorgelegten Dokument wird an die Arbeiten und Konsultationen der vergangenen zwei Jahre in Bezug auf den derzeitigen Rechtsrahmen, an

die Notwendigkeit/Möglichkeiten einer Änderung des Verfahrens zur Revision des COTIF, an die Komplexität und negativen Auswirkungen des derzeitigen COTIF-Revisionsverfahrens sowie an das Völkerrecht und die internationale Praxis beim Erlass von Vertragsänderungen im Rahmen internationaler Organisationen erinnert.

Das Ergebnis dieses Prozesses führte zu einer Hauptempfehlung, wonach Artikel 34 des Übereinkommens dahin gehend geändert werden soll, dass grundsätzlich ein fester Zeitraum (36 Monate) für das Inkrafttreten der von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen der Anhänge vorgesehen wird. Der Änderungsentwurf enthält auch eine Flexibilitätsklausel, um diese Frist im Einzelfall verlängern zu können: „Die Generalversammlung kann mit der in Artikel 14 § 6 für Beschlüsse zur Änderung des Übereinkommens vorgesehenen Mehrheit beschließen, das Inkrafttreten von Änderungen zu verschieben.“

Die Empfehlung des OTIF-Sekretariats spiegelte die vorherrschende Sichtweise innerhalb der einschlägigen Arbeitsgruppe, die sich mit dieser Angelegenheit befasste, wider. Es wurde festgestellt, dass die OTIF-Mitglieder in der Lage sein dürften, beschlossene Änderungen innerhalb eines Zeitraums von drei Jahren, der auch dem üblichen Zeitraum zwischen den Tagungen der Generalversammlung entspricht, umzusetzen – auch im Wege parlamentarischer Verfahren. Der Vorschlag scheint im Hinblick auf das effiziente Funktionieren und die Entwicklung der OTIF ausgewogen, flexibel, verhältnismäßig und notwendig zu sein.

#### Zuständigkeit und Ausübung der Stimmrechte

Die vorgeschlagene Teilrevision des COTIF ist für die Ausübung der Zuständigkeiten der Union innerhalb der OTIF relevant. Sie fällt in die Zuständigkeit der Union. Auch bei einer gemeinsamen Zuständigkeit mit den Mitgliedstaaten sollten die Stimmrechte in diesem Fall von der Union ausgeübt werden, um sicherzustellen, dass bei der Abstimmung 26 Stimmen vertreten sind.

#### Standpunkt

Der Vorschlag zur Änderung des Artikels 34 des COTIF sollte unterstützt werden.

### **3.3. TOP 6 – Teilrevision von Anhang B (ER CIM) – Bericht des OTIF-Generalsekretärs**

#### Relevanz

In dem Bericht wird der Revisionsausschuss über die Fortschritte bei der Vorbereitung einer Revision der ER CIM unterrichtet, wobei insbesondere auf die Bestimmungen zum elektronischen Frachtbrief eingegangen wird. Die Arbeitsgruppe „ER CIM“ hat prinzipiell festgehalten, dass der Grundsatz der funktionalen Gleichwertigkeit<sup>2</sup> der Datenaufzeichnungen mit der Papierfassung eine Voraussetzung (aktueller Artikel 6 § 9 ER CIM) für alle Funktionen ist, die der Papierfrachtbrief derzeit erfüllt. Dieser Grundsatz wurde jedoch unterschiedlich umgesetzt und führte daher manchmal zu Unterschieden zwischen den

---

<sup>2</sup> Das Prinzip der funktionalen Gleichwertigkeit formuliert die Kriterien, anhand derer elektronische Mitteilungen als gleichwertig zur Papierform angesehen werden können. Insbesondere werden die Spezialanforderungen definiert, denen elektronische Mitteilungen genügen müssen, um mit gewissen Begriffen der traditionellen Papierform, wie etwa „schriftlich“, „Original“, „Unterschrift“ oder „Eintragung“ zweck- und funktionsgleich zu sein.

nationalen Rechtsordnungen. Darüber hinaus hat er nicht alle Probleme gelöst, was insbesondere für die elektronische Unterschrift gilt.

Der Generalsekretär berichtet der 26. Tagung des Revisionsausschusses über die in den letzten zwei Jahren eingetreten wichtigsten neueren Entwicklungen, nämlich über den Bericht des CIT über die Digitalisierung der Transportdokumente bei den Eisenbahnen und die Schlussfolgerungen daraus, über die laufenden Arbeiten des Forums für Digitalisierung in Verkehr und Logistik (Digital Transport and Logistics Forum, DTLF), über die Entwicklungen im Zollwesen und die potenziellen Auswirkungen auf den Frachtbrief CIM als Versandpapier.

Im Bericht wird auf die Notwendigkeit hingewiesen, an einer Lösung für ein einfaches digitales Eisenbahnversandverfahren mit einer effizienten Schnittstelle zu den Beförderungsdokumenten zu arbeiten. Aus Sicht des Sekretariates der OTIF setzt dies voraus, dass die mit den digitalen Lösungen des Sektors zu entwickelnden Schnittstellen definiert werden müssen.

Zu diesem Zweck beabsichtigt der Generalsekretär, die folgenden beiden Fragen als Prioritäten in das Arbeitsprogramm der möglicherweise 2018 einzurichtenden Arbeitsgruppe der Rechtsexperten aufzunehmen:

- Bewertung von Schnittstellen zwischen Zoll- und Verkehrsvorschriften, um einen effizienten internationalen Eisenbahnverkehr, insbesondere im Güterverkehr, sicherzustellen;
- Bewertung der Digitalisierung des internationalen Verkehrs, insbesondere der Beförderungsdokumente.

#### Zuständigkeit, Vertretung des Standpunkts und etwaige Ausübung von Stimmrechten

Wie im vorstehenden Abschnitt angesprochen, betrifft die Digitalisierung von Eisenbahnbeförderungsdokumenten bestimmte Bereiche des Unionsrechts, insbesondere das Zollrecht. Daher handelt es sich bei der Zuständigkeit der Union in diesem Bereich um eine ausschließliche Zuständigkeit. Die Union sollte in diesem Fall Stellung nehmen und im Falle einer Abstimmung die Stimmrechte ausüben.

#### Standpunkt

Folgender Standpunkt wird vorgeschlagen: Zurkenntnisnahme des Berichts, Bereitstellung von Informationen zu relevanten laufenden Tätigkeiten und Entwicklungen, Aufforderung zur Durchführung weiterer Arbeiten an der Bewertung von Schnittstellen zwischen Zoll- und Eisenbahnbeförderungsvorschriften, Unterstützung der Einsetzung einer Arbeitsgruppe von Rechtsexperten oder der Einführung alternativer Regelungen für die Koordinierung innerhalb bestehender OTIF-Gremien in Bezug auf Zollfragen und die Digitalisierung von Frachtbeförderungsdokumenten.

### **3.4. TOP 7 – Teilrevision der ER CUI (Anhang E)**

#### Relevanz

Gegenstand dieses Tagesordnungspunkts sind die Einheitlichen Regeln für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur (ER CUI).

Die vorgeschlagenen Änderungen betreffen Artikel 1 (Anwendungsbereich), Artikel 3 (Begriffsbestimmungen), Artikel 8 (Haftung des Betreibers), Artikel 9 (Haftung des Beförderers) sowie redaktionelle Änderungen der Artikel 3, 5, 5bis, 7 und 10 der ER CUI.

Ferner wird vorgeschlagen, die Erläuternden Bemerkungen dahin gehend anzupassen, dass die hinsichtlich der ER CUI anzunehmenden Änderungen Berücksichtigung finden.

Die wichtigste wesentliche Änderung zielt darauf ab, den Anwendungsbereich der ER CUI zu klären, indem in Artikel 3a die Definition des Begriffs „*internationaler Eisenbahnverkehr*“ eingeführt wird, wobei dieser Ausdruck „*einen Verkehr, der die Nutzung einer internationalen Trasse oder mehrerer aufeinanderfolgender Trassen erfordert, die sich in mindestens zwei Staaten befinden und von den betroffenen Infrastrukturbetreibern koordiniert sind,*“ bezeichnet und indem Artikel 1 (Anwendungsbereich) unter Beibehaltung der Verknüpfung mit den ER CIV und den ER CIM entsprechend angepasst wird.

Ziel ist es sicherzustellen, dass die ER CUI für ihren vorgesehenen Zweck, d. h. im internationalen Eisenbahnverkehr, systematischer angewendet werden. Die aktuelle Definition des Anwendungsbereichs stammt aus den Anfängen der ER CUI in den 1990er Jahren, als die Europäische Union das Konzept der Trennung des Betriebs der Eisenbahninfrastruktur von der Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten einführte. Damals stellte die OTIF fest, dass die beiden zu regulierenden Bereiche miteinander verknüpft sind und dass es besonders wichtig sei, ein einheitliches Rechtsregime (privates Vertragsrecht) für das Rückgriffsrecht zwischen Beförderern/Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern im Rahmen des COTIF einzuführen. Vor diesem Hintergrund erschien es damals logisch, den Anwendungsbereich des neuen Anhangs E, der die Verträge über die Nutzung der Infrastruktur regelte, mit der Durchführung von Beförderungen gemäß den CIV- und CIM-Beförderungsverträgen zu verknüpfen. Daraus resultierte, dass die ER CUI „*für jeden Vertrag über die Nutzung einer Eisenbahninfrastruktur zum Zwecke der Durchführung internationaler Eisenbahnbeförderungen im Sinne der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM*“ (Artikel 1 ER CUI) gelten.

Dies wurde in der Regel so ausgelegt, dass die Beziehung zwischen dem Eisenbahnunternehmen und seinen Kunden für das Recht maßgeblich ist, das zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Infrastrukturbetreiber gilt (nationales Recht für einen inländischen Beförderungsvertrag; ER CUI für einen internationalen Beförderungsvertrag). Das Hauptproblem war die Frage, ob es für die Anwendung der ER CUI ausreichte, dass der Zug mindestens einen Fahrgast mit einem CIV-Fahrschein oder eine Fracht mit dem CIM-Frachtbrief befördert, unabhängig davon, ob die Zugtrasse eine oder mehrere Abschnitte im reinen Inlandsverkehr einschließen würde, wobei auch darauf hinzuweisen ist, dass die CUI-Haftungsgrundsätze verglichen mit bestimmten inländischen Haftungsgrundsätzen restriktiver sind und nach dem Unionsrecht die Fahrwegkapazität auf nationaler Ebene vergeben wird.

Das Problem ergibt sich daraus, dass 1.) der Beförderer für die Ausführung eines einzigen Beförderungsvertrags nicht notwendigerweise einen einheitlichen Vertrag über die Nutzung einer Eisenbahninfrastruktur abschließen muss; 2.) es schwierig ist, klar zwischen der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur für innerstaatliche Beförderungen und der Nutzung für grenzüberschreitende Beförderungen zu unterscheiden, insbesondere wenn die Trasse einen Abschnitt zwischen zwei Mitgliedstaaten umfasst und ein oder mehrere Abschnitte nur auf der innerstaatlichen Trasse betrieben werden.

Das OTIF-Sekretariat hat im Jahr 2014 eine eigene Arbeitsgruppe mit Vertretern der COTIF-Mitgliedstaaten, der Europäischen Kommission und Interessenträgern aus der Branche eingerichtet.

Der dem Revisionsausschuss vorgeschlagene Änderungsvorschlag entspricht dem Kompromisstext, der das Ergebnis der Arbeit der Ad-hoc-Arbeitsgruppe war, die sich vier Mal traf: am 10. Dezember 2014, am 8. Juli 2015, am 24. November 2015 und am 31. Mai 2016. Die Kommission hat zu dem Ergebnis beigetragen, welches im Einklang mit dem

Geltungsbereich und Gegenstand des COTIF, nämlich der internationalen Beförderung, bestätigt, dass die ER CUI ausschließlich auf den internationalen Eisenbahnverkehr Anwendung finden, wie dies in der neuen Definition verdeutlicht wurde.

In einer Antwort auf den Vorschlag des OTIF-Sekretariats legte das Internationale Eisenbahntransportkomitee (CIT) ein Positionspapier Doc. LAW-17155-CR 26/7.1 Add. 1 vor, in dem auf eine Reihe von Problemen hingewiesen wurde, die auf früheren Tagungen der oben genannten Arbeitsgruppe bereits diskutiert wurden. Im Wesentlichen spricht sich das CIT dafür aus, dass, soweit es um den Rückgriff des Beförderers auf den Infrastrukturbetreiber geht, der innerstaatliche Abschnitt vor oder nach dem internationalen Verkehr nicht von den ER CUI ausgenommen, sondern von ihnen erfasst werden sollte. Das CIT schlägt folgende Änderung des vom Sekretariat vorgeschlagenen Textentwurfs für Artikel 3 vor (Streichungen sind durchgestrichen, Hinzufügungen unterstrichen): „*aa*) *„internationaler Eisenbahnverkehr“ [bezeichnet] einen Verkehr, der die Nutzung einer internationalen Trasse, ~~oder mehrerer aufeinanderfolgender nationaler Trassen erfordert~~, die sich in mindestens zwei Staaten befinden und von den betroffenen Infrastrukturbetreibern koordiniert sind, oder einer Trasse zum Zwecke der Durchführung internationaler Eisenbahnbeförderungen im Sinne der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM erfordert.“*

Erklärtes Ziel des CIT-Vorschlags ist eine umfassende Anwendung der ER CUI, damit diese auch für inländische Zugtrassen gelten, wenn diese mit einer internationalen Zugtrasse verbunden sind. Es wird wie folgt argumentiert: *„Die Tatsache, dass das Rückgriffsrecht der Eisenbahnunternehmen auf die Infrastrukturbetreiber dem nationalen Recht unterstellt wird, ist im Hinblick auf Transparenz und Rechtssicherheit problematisch, da das allgemeine nationale (Vertrags-)Recht der jeweiligen Staaten vor allem bei der Beweislastverteilung oder bei Vermögensfolgeschäden mit feinen Unterschieden gefärbt ist.“*

Die Kommission ist der Auffassung, dass dieser Vorschlag den vom OTIF-Sekretariat vorgeschlagenen Änderungsentwurf nicht verbessert und nicht dem Grundsatz entspricht, wonach die ER CUI nicht für die Anwendung auf inländische Zugtrassen konzipiert wurden, für die im Prinzip die Anwendung nationalen Rechts angebracht ist.

Hinsichtlich des vom OTIF-Sekretariat vorgeschlagenen Änderungsentwurfs zu Artikel 8 (Haftung des Betreibers) stellt die Kommission fest, dass die Änderung im Wesentlichen redaktioneller Art ist und weder den Anwendungsbereich noch den materiellen Inhalt der Bestimmung berührt. Die vorgeschlagenen Änderungen zu Artikel 9 sowie zu den Artikeln 3, 5, 5bis, 7 und 10 sind rein redaktioneller Art.

#### Verfahrenstechnische Fragen

Aus der Analyse des OTIF-Sekretariats im Dokument Law-17126 CR 26/7.2 geht hervor, dass der Revisionsausschuss möglicherweise nicht über die Zuständigkeit verfügt, über alle Änderungsvorschläge zu entscheiden, die ganz oder teilweise in die Zuständigkeit der Generalversammlung fallen können. Das Sekretariat schlägt vor, dass der Revisionsausschuss die Änderungsvorschläge annehmen sollte und dass alle Änderungen der ER CUI der Generalversammlung zur Entscheidung vorgelegt werden sollten.

#### Zuständigkeit und Ausübung der Stimmrechte

Die Einheitlichen Rechtsvorschriften gemäß Anhang E betreffen das private Vertragsrecht über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr. Die vorgeschlagenen Änderungen scheinen den Anwendungsbereich der bestehenden Rechtsvorschriften der Union weder zu berühren noch zu ändern. Daher verfügt die Union in diesem Bereich über eine gemeinsame Zuständigkeit mit den Mitgliedstaaten. Da die Union über eine Anzahl von

Stimmen verfügt, die der Anzahl der Mitgliedstaaten entspricht, die Vertragsparteien des COTIF sind, wird vorgeschlagen, dass die Union ihre Stimmrechte im Namen der Mitgliedstaaten ausübt, um sicherzustellen, dass bei der Abstimmung 26 Stimmen vertreten sind.

#### Standpunkt

Die Änderungsvorschläge des Generalsekretariats sollten unterstützt werden, d. h. die Vorschläge zu Artikel 1 § 1 und 2, zu Artikel 3 (neuer Buchstabe aa und Änderungen der Buchstaben b, c und g), zu Artikel 5 § 1, zu Artikel 5bis § 1 und 2, zu Artikel 7 § 2, zu Artikel 8 § 1 und 2, zu Artikel 9 § 1 und zu Artikel 10 § 3 der ER CUI.

Der Generalsekretär der OTIF sollte beauftragt werden, alle Änderungen der ER CUI der Generalversammlung zur Entscheidung vorzulegen.

### **3.5. TOP 8 - Neuer Anhang H über den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr**

#### Relevanz

Auf der Generalversammlung 2015 schlug der Generalsekretär der OTIF vor, zur Förderung einer über die Europäische Union hinausgehenden Interoperabilität eine entsprechende Rechtsgrundlage im COTIF zu schaffen. Der Entwurf des neuen Anhangs H enthält Bestimmungen zur Regelung des sicheren Betriebs von Zügen im internationalen Verkehr. Nach diesem Konzept stellen staatliche Behörden anhand harmonisierter Kriterien den Eisenbahnunternehmen Sicherheitsbescheinigungen zum Nachweis dafür aus, dass sie in der Lage sind, den Zugbetrieb in dem betreffenden Staat sicher durchzuführen. Der Entwurf, der sich unmittelbar an den einschlägigen Rechtsvorschriften der Union orientiert, dient dazu, dem Ziel gemeinsamer Bestimmungen für die Anforderungen an Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber näherzukommen, um so die Sicherheit des Zugbetriebs innerhalb der Union und über deren Grenzen hinaus zu gewährleisten. Die Berücksichtigung einiger Bemerkungen vorausgesetzt, dürfte der im Entwurf vorliegende neue Anhang H zum COTIF-Übereinkommen voll und ganz den Bestimmungen der neuen Richtlinie (EU) 2016/798 über die Eisenbahnsicherheit und dem damit verbundenen Sekundärrecht entsprechen.

#### Zuständigkeit und Ausübung der Stimmrechte

Die Union hat auf dem Gebiet der Interoperabilität und Sicherheit eine große Anzahl von Rechtsinstrumenten verabschiedet, u. a. auch im Rahmen des 2016 angenommenen vierten Eisenbahnpakets. Die vorgeschlagene Annahme des neuen Anhangs H zum COTIF wirkt sich auf den von der Richtlinie (EU) 2016/789 abgedeckten Bereich der Eisenbahnsicherheit (Neufassung) aus. Damit verfügt die Union über die ausschließliche Zuständigkeit und sollte daher ihre Stimmrechte ausüben.

#### Standpunkt

Die Union sollte dem Wortlaut des Entwurfs des neuen Anhangs H (Dok. LAW-17131-CR26/8.1) vorbehaltlich folgender Änderungen zustimmen (Streichungen sind durchgestrichen, Hinzufügungen unterstrichen):

- Artikel 2 Buchstabe b: Im gesamten Text sollte „Certification Authority“ durch „Safety Certification Authority“ ersetzt werden. Deutsch: „Sicherheitsbescheinigungsbehörde“ statt „Zertifizierungsbehörde“. Französisch: „autorité de certification de sécurité“ statt „autorité de certification“.

Mit diesem Vorschlag soll die Kohärenz der Terminologie sowohl mit den EU-Rechtsvorschriften als auch innerhalb des Anhangs H sichergestellt werden (Artikel 5 verweist auf die „Sicherheitszertifizierung“). Diese Verbesserung wird vorgeschlagen, ist jedoch keine Voraussetzung für die Zustimmung.

- Artikel 4 § 1: Hinzufügung des Satzes: *„Bei der Sicherheitsbescheinigungsbehörde und der in Artikel 6 § 1 genannten Überwachungsbehörde kann es sich um zwei getrennte Rechtspersonen oder um ein und dieselbe Organisation handeln.“*

Mit diesem Vorschlag soll klargestellt werden, dass beide institutionellen Strukturen zulässig sind, um zu vermeiden, dass Mitgliedstaaten, in denen die nationale Sicherheitsbehörde beide Aufgaben wahrnimmt, nicht zwei getrennte Stellen einrichten müssen.

- Artikel 6 § 1: Hinzufügung des Satzes: *„Bei der Überwachungsbehörde und der in Artikel 4 § 1 genannten Sicherheitsbescheinigungsbehörde kann es sich um zwei getrennte Rechtspersonen oder um ein und dieselbe Organisation handeln.“*

Mit diesem Vorschlag soll klargestellt werden, dass beide institutionellen Strukturen zulässig sind, um zu vermeiden, dass Mitgliedstaaten, in denen die nationale Sicherheitsbehörde beide Aufgaben wahrnimmt, nicht zwei getrennte Stellen einrichten müssen.

- Artikel 8 § 3 Buchstabe b: Der Wortlaut wird wie folgt geändert: *„Verfahren sowie eine gemeinsame Sicherheitsmethode für Anforderungen an das Sicherheitsmanagementsystem, anzuwenden von den Zertifizierungsbehörden bei der Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen, einschließlich der notwendigen Verweise auf die gemeinsame Sicherheitsmethode über die Risikobewertung und sonstige einschlägige Rechtsvorschriften.“*

Einfügung eines Verweises auf „Verfahren“: Diese Verfahren wurden in die gemeinsame EU-Sicherheitsmethode für die Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme aufgenommen (CSM für SMS) und jetzt auch in den Entwurf der Kommission für eine „Durchführungsverordnung über die praktischen Modalitäten für die Ausstellung einheitlicher Sicherheitsbescheinigungen“ eingefügt. Sofern die OTIF den ursprünglich geplanten Harmonisierungsumfang beibehalten will, sollte sie zusätzlich zu den Anforderungen der CSM für SMS auch die entsprechenden Verfahren aufnehmen. Diese Verbesserung wird vorgeschlagen, ist jedoch keine Voraussetzung für die Zustimmung.

Verweis auf die gemeinsame Sicherheitsmethode zur Risikobewertung (CSM RA) sowie auf andere einschlägige Rechtsvorschriften: Der Kommissionsentwurf für die delegierte Verordnung über gemeinsame Sicherheitsmethoden bezüglich der Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme sieht die Anwendung der CSM RA und anderer Rechtsvorschriften (vor allem, jedoch nicht nur, der Technischen Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ (TSI OPE) vor, damit gewährleistet ist, dass die *„betrieblichen Modalitäten (der Organisation) den sicherheitsbezogenen Anforderungen der geltenden Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität und den einschlägigen nationalen Vorschriften sowie sonstigen relevanten Anforderungen genügen.“* Daher sollte die vorstehende Verbesserung von Artikel 8 § 3 Buchstabe b unterstützt und mit Nachdruck verteidigt werden.

- Artikel 8 § 3 Buchstabe c: Der Wortlaut wird wie folgt geändert: *„eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Überwachung, anzuwenden von Eisenbahnunternehmen,“*

und gegebenenfalls von den Infrastrukturbetreibern sowie von für die Instandhaltung zuständigen Stellen.“

Dieser Vorschlag steht mit Artikel 7 § 4 von Anhang H in Einklang, demzufolge Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber ihr „Sicherheitsmanagementsystem einzurichten und dessen korrekte Anwendung [...] zu kontrollieren haben“. Die Anwendung der CSM für die Überwachung ist für Infrastrukturbetreiber in der EU zwingend vorgeschrieben und dürfte sich auch über die Grenzen der Union hinweg günstig auswirken. Die Anwendung der CSM für die Überwachung ist für die für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM) zwingend vorzuschreiben. Die verbindliche Anwendung der CSM durch Infrastrukturbetreiber wird empfohlen, ist aber keine Voraussetzung für die Zustimmung. Die Anwendung der CSM durch ECM ist obligatorisch und sollte in den Wortlaut aufgenommen werden.

- Artikel 2 Buchstabe f, redaktionelle Verbesserung, Angleichung an die EU-Terminologie (deutsche Fassung): „Eisenbahnsystem“ das Schienennetz in jedem Vertragsstaat, bestehend aus LinienStrecken, Bahnhöfen, Drehscheiben und Terminals“.
- Artikel 7 § 4, redaktionelle Verbesserung (Deutsche Fassung): „Die am Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr beteiligten Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen haben ihrein Sicherheitsmanagementsystem einzurichten und dessen korrekte Anwendung in Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zu kontrollieren.“

Hinsichtlich der vorgeschlagenen Änderungen der Artikel 2, 6, 20, 33 und 35 des COTIF-Übereinkommens (Dok. LAW-17131-CR26/8.2), die für die Aufnahme des neuen Anhangs H in das COTIF in der Tat notwendig sind, sollte die Union dem vorgeschlagenen Wortlaut zustimmen und die Aufforderung an den Generalsekretär unterstützen, die Änderungen der Generalversammlung zur Entscheidung vorzulegen.

### **3.6. TOP 9 – Teilrevision der ER ATMF (Anhang G)**

#### Relevanz

Für den internationalen Eisenbahnverkehr ist eine Harmonisierung von EU- und COTIF-Bestimmungen wichtig. Die Bestimmungen der ER ATMF sind mit den Bestimmungen der EU-Interoperabilitätsrichtlinie 2008/57/EG und mit den einschlägigen Teilen der Richtlinie 2009/49/EG über die Eisenbahnsicherheit kompatibel. Mit der Annahme des vierten Eisenbahnpakets änderte die Union mehrere Bestimmungen dieser Rechtsvorschriften und unterrichtete den Fachausschuss für technische Fragen (CTE) des OTIF sowie dessen ständige Arbeitsgruppe über diese Änderungen. Auf der Grundlage einer von der Kommission durchgeführten Analyse bereiteten das OTIF-Sekretariat und die Arbeitsgruppe die Änderungen der ER ATMF vor, damit sie auch weiterhin mit dem Unionsrecht übereinstimmen.

Die Änderungen der Artikel 2, 3a, 5, 6, 7, 10, 10b, 11 und 13 der ER ATMF sind notwendig, um die Terminologie mit den neuen EU-Bestimmungen abzustimmen und um einigen verfahrenstechnischen Änderungen in der EU, insbesondere der Tatsache, dass die Eisenbahnagentur der EU für die Erteilung von Fahrzeuggenehmigungen zuständig sein wird, Rechnung zu tragen. Das Grundkonzept der ATMF ist nicht Gegenstand der vorgeschlagenen Änderungen.

### Zuständigkeit und Ausübung der Stimmrechte

Die Union hat auf dem Gebiet der Interoperabilität und Sicherheit eine große Anzahl von Rechtsinstrumenten verabschiedet, u. a. auch im Rahmen des 2016 angenommenen vierten Eisenbahnpakets. Im vorliegenden Fall werden durch den Entwurf die ER ATMF geändert, die sich auf Fahrzeuggenehmigungen erstrecken. Diese Bestimmungen fallen unter die Richtlinie (EU) 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung). Damit verfügt die Union in dieser Angelegenheit über die (ausschließliche) Zuständigkeit und sollte daher ihre Stimmrechte ausüben.

### Standpunkt

Die im Dokument LAW-17133-CR26/9 enthaltenen Änderungsentwürfe stützen sich auf einen Unionsvorschlag und stehen, die Berücksichtigung der nachstehenden Bemerkungen vorausgesetzt, vollständig in Einklang mit den entsprechenden Bestimmungen der neuen Interoperabilitätsrichtlinie (EU) 2016/797 sowie dem damit verbundenen Sekundärrecht.

Die Union sollte den vorgeschlagenen Entwürfen vorbehaltlich folgender Änderungen zustimmen: (Streichungen sind durchgestrichen, Hinzufügungen unterstrichen):

- Artikel 7 Absatz 1a erhält folgende Fassung:

*„In Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften haben Fahrzeuge den zum Zeitpunkt des Antrags auf Zulassung, Umrüstung oder Erneuerung anwendbaren ETV zu entsprechen; hierbei sind die Migrationsstrategie für die Anwendung der ETV gemäß Artikel 8 § 2a und Artikel 8 § 4 Buchstabe f der APTU sowie die in Artikel 7a des ATMF genannten Möglichkeiten für Abweichungen zu berücksichtigen; diese Entsprechung ist über die gesamte Verwendungsdauer des Fahrzeugs aufrecht zu erhalten.*

*Der CTE prüft die Notwendigkeit der Ausarbeitung eines Anhangs zu diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften, etwa mit Bestimmungen, die den Antragstellern bereits vor der Einreichung ihres Antrags auf Zulassung, Umrüstung oder Erneuerung von Fahrzeugen größere Rechtssicherheit bezüglich der anzuwendenden Vorschriften geben.*

Für die EU-Branche ist Rechtssicherheit ein entscheidender Faktor. Ziel des Vorschlags ist die Erhöhung der Rechtssicherheit, auch durch die Einführung des (EU)-Konzepts der Vorbereitung, eines freiwilligen Verfahrens, bei dem die genehmigende Stelle auf der Grundlage der vom Antragsteller eingereichten Informationen eine Stellungnahme abgibt, in der sie auch festlegt, welche TSI-Fassungen und nationalen Vorschriften dem späteren Genehmigungsantrag zugrunde zu legen sind (vorbehaltlich etwaiger Änderungen der rechtlichen Anforderungen, die diese Stellungnahme hinfällig machen würden). Mit dem Vorschlag soll dem CTE das Mandat erteilt werden, die Aufnahme solcher Bestimmungen in das COTIF zu prüfen.

- In Artikel 2 Buchstabe w sollte die Begriffsbestimmung geändert und der Begriff „Fahrzeuge“ (in allen Sprachen) im gesamten Text einheitlich verwendet werden.

Die Begriffsbestimmung sollte wie folgt lauten: „Fahrzeug“ ein Eisenbahnfahrzeug mit oder ohne Antrieb, das auf Rädern auf Eisenbahn-Schienenwegen verkehren kann“. Diese Begriffsbestimmung steht im Einklang mit der Begriffsbestimmung in Artikel 2 Nummer 3 der Richtlinie (EU) 2016/797 über die Interoperabilität. Im gesamten Text sollte der Begriff „Fahrzeug(e)“ statt des an einigen Stellen verwendeten Begriffs „Eisenbahnfahrzeug“ verwendet werden.

- Artikel 5, redaktionelle Verbesserung (deutsche Fassung): „*Notifikation*“ ist durch „*Notifizierung*“ zu ersetzen in „*Jeder Vertragsstaat hat durch ~~Notifikation~~Notifizierung [...]*“ sowie in „*Die ~~Notifikation~~Notifizierungen können durch regionale Organisationen, die dem COTIF beigetreten sind, im Namen von Vertragsstaaten, die Mitglied der betreffenden Organisation sind, vorgenommen werden.*“
- Artikel 10, redaktionelle Verbesserung (Deutsche Fassung): „*Verzeichnis*“ ist durch „*Dossier*“ zu ersetzen in „*Wenn eine neue Betriebszulassung erforderlich ist, hat der Antragsteller dem betreffenden Vertragsstaat ein das Vorhaben beschreibendes ~~Verzeichnis~~Dossier zu übersenden.*“ sowie in „*Der Vertragsstaat hat seine Entscheidung spätestens vier Monate nach der Vorlage des vollständigen ~~Verzeichnis~~Dossiers durch den Antragsteller zu treffen.*“
- Artikel 13 § 1 Buchstabe a, redaktionelle Verbesserung (englische und deutsche Fassung): „*CTE*“ ist durch den vollständigen Namen des Ausschusses zu ersetzen in „*comply with the specifications adopted by the ~~CTE~~Committee of Technical Experts;*“ und entsprechend in „*mit den vom ~~CTE~~Fachausschuss für technische Fragen angenommenen Spezifikationen übereinstimmen;*“.
- Der folgende Artikel 14 ist hinzuzufügen: „*Artikel 14 – Anhänge und Empfehlungen*  
*§ 1 Der Fachausschuss für technische Fragen entscheidet über die Annahme eines Anhangs oder einer Bestimmung zu dessen Änderung nach dem Verfahren, das in den Artikeln 16 und 20 sowie in Artikel 33 § 6 des Übereinkommens festgelegt ist. Die Entscheidungen treten nach Artikel 35 §§ 3 und 4 des Übereinkommens in Kraft.*  
*§ 2 Ein Antrag auf Annahme eines Anhangs oder einer Bestimmung zu dessen Änderung kann gestellt werden von: a) einem Vertragsstaat; b) einer regionalen Organisation nach Artikel 2 x) ATMF; c) einem repräsentativen internationalen Verband, für dessen Mitglieder das Vorhandensein des Anhangs aus Gründen der Sicherheit und Wirtschaftlichkeit bei der Ausübung ihrer Tätigkeit unerlässlich ist.*  
*§ 3 Die Ausarbeitung der Anhänge unterliegt dem Fachausschuss für technische Fragen, der sich, abhängig von den nach § 2 eingereichten Anträgen, von geeigneten Arbeitsgruppen und dem Generalsekretär unterstützen lässt.*  
*§ 4 Der Fachausschuss für technische Fragen kann Verfahren und Vorgehensweisen im Zusammenhang mit der technischen Zulassung von im internationalen Verkehr eingesetztem Eisenbahnmaterial empfehlen.*“  
 Dieser Artikel ist notwendig, um darzulegen, wie der CTE seinem Mandat nachkommen kann, das ihm mit dem vorgeschlagenen Zusatz zu Artikel 7 § 1a übertragen wurde. Das gleiche gilt für Artikel 8 des neuen Anhangs H.

### **3.7. TOP 10 – Teilrevision der ER APTU (Anhang F)**

#### Relevanz

Für den internationalen Eisenbahnverkehr ist eine Harmonisierung der EU- und der COTIF-Bestimmungen wichtig. Die Einheitlichen Rechtsvorschriften von ATMF (ER ATMF) sind mit den Bestimmungen der Interoperabilitätsrichtlinie 2008/57/EG kompatibel, insbesondere den Vorschriften, die sich auf den Inhalt der einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) und deren Gleichwertigkeit mit den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) der Europäischen Union beziehen. Mit der Annahme des vierten Eisenbahnpakets und

insbesondere der Neufassung der Interoperabilitätsrichtlinie (EU) 2016/797 änderte die Union mehrere Bestimmungen dieser Rechtsvorschriften und unterrichtete den Fachausschuss für technische Fragen (CTE) des OTIF sowie dessen ständige Arbeitsgruppe über diese Änderungen. Auf der Grundlage einer von der Kommission durchgeführten Analyse bereiteten das OTIF-Sekretariat und die Arbeitsgruppe die Änderungen der ER APTU vor, damit sie auch weiterhin mit dem Unionsrecht übereinstimmen. Die Änderungen beziehen sich auf Artikel 8 der ER APTU und beinhalten die Hinzufügung von zwei Abschnitten zu den einheitlichen technischen Vorschriften, die den TSI der EU gleichwertig sind. Diese Änderungen sind notwendig, damit die Gleichwertigkeit des Inhalts künftiger TSI der Europäischen Union mit den UTP des COTIF gewährleistet bleibt. Das Grundkonzept der APTU ist nicht Gegenstand der vorgeschlagenen Änderungen.

#### Zuständigkeit und Ausübung der Stimmrechte

Die Union hat auf dem Gebiet der Interoperabilität und Sicherheit eine große Anzahl von Rechtsinstrumenten verabschiedet, u. a. auch im Rahmen des 2016 angenommenen vierten Eisenbahnpakets. Im vorliegenden Fall werden durch den Entwurf die ER APTU geändert, die sich auf technische Spezifikationen für Eisenbahnfahrzeuge erstrecken. Diese Bestimmungen fallen unter die Richtlinie (EU) 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung). Damit verfügt die Union in dieser Angelegenheit über die ausschließliche Zuständigkeit und sollte daher ihre Stimmrechte ausüben.

#### Standpunkt

Die im Dokument LAW-17133-CR26/10 enthaltenen Änderungsentwürfe stützen sich auf einen Unionsvorschlag und stehen vollständig in Einklang mit den Bestimmungen der neuen Interoperabilitätsrichtlinie (EU) 2016/797 sowie dem damit verbundenen Sekundärrecht.

Die Union sollte die Änderungen von Artikel 8 von Anhang F des COTIF-Übereinkommens sowie die Genehmigung der Änderungen des entsprechenden erläuternden Berichts unterstützen.

### **3.8. TOP 13 – Teilrevision der ER CUF (Antrag der Schweiz)**

#### Relevanz

Am 13. November 2017 reichte die Schweiz das Dokument LAW-17144-CR 26/13 ein, das einen Vorschlag zur Änderung von Artikel 7 § 1 der ER CUV über die Haftung des Fahrzeughalters und des Fahrzeugverwenders (Eisenbahnunternehmen) im Falle eines durch einen Mangel am Fahrzeug verursachten Schadens enthielt.

Am 18. Dezember 2017 wurde vom OTIF-Sekretariat ein externes Rechtsgutachten zum Schweizer Vorschlag veröffentlicht (Dok. LAW-17156-CR26/13 Add.1). Am 19. Januar 2018 veröffentlichte das OTIF-Sekretariat zudem das Dokument LAW-18001-CR26/13 Add.2 über die Prüfung der Vorschläge zur Änderung von Artikel 7 der ER CUV. In diesem Dokument wurden frühere Diskussionen zusammengefasst, die in dieser Frage in den entsprechenden OTIF-Arbeitsgruppen geführt wurden, und darauf verwiesen, dass auf der letzten Tagung der Generalversammlung im September 2015 keine Beschlussvorlage angenommen werden konnte.

Der Vorschlag der Schweiz wird dem Revisionsausschuss zur Prüfung und etwaigen Einreichung zur Entscheidung auf der nächsten Tagung der Generalversammlung vorgelegt. Dieser Vorschlag beinhaltet die Hinzufügung eines neuen Kriteriums für den Nachweis der

Haftbarkeit des Halters für den durch einen Mangel am Fahrzeug verursachten Schaden. Nach dem geltenden Artikel 7 der ER CUV ist, sofern sich die Vertragsparteien auf diesen Artikel berufen, der Halter des Fahrzeugs nur dann haftbar, wenn nachgewiesen wird, dass der von dem Fahrzeug verursachte Schaden auf einen durch den Halter zu verantwortenden Mangel zurückzuführen ist. Mit dem Änderungsvorschlag wird ein zweites Kriterium eingeführt, demzufolge der Halter nachzuweisen hat, dass er für den Mangel, der den Schaden verursacht hat, nicht verantwortlich ist.

Nach § 2 des geltenden Artikels 7 der ER CUV können „*die Parteien des Vertrages [...] Vereinbarungen treffen, die von § 1 abweichen.*“

Auf dieser Grundlage führten die Branchenunternehmen zwischen 2013 und 2016 Verhandlungen und trafen eine Vereinbarung, die von 600 Eisenbahnunternehmen gebilligt wurde und die notwendigen Abweichungen vom Allgemeinen Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV)<sup>3</sup> ermöglichte, um für eine größere Klarheit bei den Verantwortlichkeiten der Wageneigner zu sorgen. Mit Unterzeichnung der Vereinbarung wurde ein neuer Artikel 27 in den AVV eingeführt, der sich mit dem Haftungsprinzip im Falle eines durch einen Wagen verursachten Schadens befasst, um für die gesamte Branche im Falle eines durch einen Wagen verursachten Schadens eine größere Ausgewogenheit und Klarheit herbeizuführen. So wird der Begriff der „*Schuldvermutung*“ eingeführt, mit dem der Halter für einen Mangel des Fahrzeugs haftbar gemacht werden kann, der auf eine Verletzung seiner Instandhaltungspflichten zurückzuführen ist. Diese Änderung findet seit dem 1. Januar 2017 Anwendung.

Artikel 27 des AVV lautet derzeit wie folgt: „*Artikel 27: Haftungsprinzip*

*27.1 Der Halter oder ein diesem Vertrag unterliegender Vorverwender des Wagens haftet für die durch den Wagen verursachten Schäden, sofern ihn ein Verschulden trifft. Ein Verschulden des Halters wird vermutet, wenn er seine Pflichten aus Artikel 7 nicht ordnungsgemäß erfüllt hat, es sei denn, dass die Pflichtverletzung den Schaden nicht verursacht oder nicht mitverursacht hat.*

*27.2 Der Schuldige stellt das verwendende EVU von Ansprüchen Dritter frei, wenn das verwendende EVU kein Verschulden trifft.*

*27.3 Bei Mitverschulden des verwendenden EVU wird die Entschädigung von den Verantwortlichen gemäß ihrem jeweiligen Anteil an der Schadensverursachung getragen.*

*27.4 Ist ein Dritter für den Schaden allein oder mitverantwortlich, so werden die Vertragsparteien sich bei der Regulierung des Schadensfalles in erster Linie an den Dritten halten. Insbesondere wird die Vertragspartei, die einen Vertrag mit dem Dritten hat, Schadensersatzansprüche vorrangig gegenüber dem Dritten geltend machen.*

*27.5 Der Halter ist verpflichtet, auf Verlangen das Bestehen einer Haftpflichtversicherung entsprechend den geltenden Gesetzen nachzuweisen.“*

---

<sup>3</sup> Der Allgemeine Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV) ist ein multilateraler Vertragsrahmen, der sich auf die CUV (Anhang D des COTIF) für die Nutzung von Wagen stützt und diese ergänzt. Er enthält alle relevanten gegenseitigen Rechte und Pflichten von Eisenbahnunternehmen und Wagenhaltern bei der Verwendung von Wagen und gewährleistet die Interoperabilität von Wagen in einem liberalisierten europäischen Eisenbahnmarkt, indem er es den Vertragsparteien erspart, eine Vielzahl bilateraler Vereinbarungen aushandeln zu müssen. Bei Bedarf kann er flexibel durch weitere vertragliche Vereinbarungen ergänzt werden. Er enthält keine Geschäftsbedingungen.

Heutzutage wenden die meisten in der Union tätigen Halter und Eisenbahnunternehmen den AVV im Sinne von § 2 des geltenden Artikels 7 CUV an. Der Schweizer Vorschlag ist daher nicht notwendig, da die zwischen den Branchenunternehmen erzielte Vereinbarung ausreicht, um eindeutig die Verantwortlichkeiten von Halter und Eisenbahnunternehmen im Falle eines Schadens, der durch ein einem Verkaufsvertrag unterliegendes Fahrzeug verursacht wurde, festzulegen. Es gibt keinen Hinweis darauf, dass diese Vereinbarung einem Interessenausgleich zwischen den betreffenden Parteien zuwiderliefe. Zudem fehlen dem Schweizer Vorschlag eine solide Begründung und ausreichende Rechtfertigung der vorgeschlagenen Änderungen.

#### Zuständigkeit und Ausübung der Stimmrechte

Die Einheitlichen Rechtsvorschriften in Anhang D gelten für das Vertragsrecht in Bezug auf die Verwendung von Fahrzeugen im internationalen Eisenbahnverkehr. Die vorgeschlagenen Änderungen, die sich mit der Haftung im Falle eines durch ein Fahrzeug verursachten Verlustes oder Schadens befassen, berühren oder ändern den Geltungsbereich vorhandenen Unionsrechts nicht. Daher nimmt die Union die Zuständigkeiten in dieser Angelegenheit gemeinsam mit den Mitgliedstaaten wahr.

Da die Union über eine Stimmenzahl verfügt, die der Zahl der Mitgliedstaaten entspricht, die COTIF-Vertragsparteien sind, und so sicherstellt, dass bei der Abstimmung 26 Stimmen vertreten sind, wird vorgeschlagen, dass die Union ihre Stimmrechte im Namen der Mitgliedstaaten ausübt.

#### Standpunkt

Die Union sollte den von der Schweiz eingereichten Prüfvorschlag zur Änderung von Artikel 7 der ER CUV ablehnen.

## **4. RECHTSGRUNDLAGE**

### **4.1. Verfahrensrechtliche Grundlage**

Nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV sollen 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 werden.

Der Begriff „*rechtswirksame Akte*“ erfasst auch Akte, die kraft völkerrechtlicher Regelungen, denen das jeweilige Gremium unterliegt, Rechtswirkung entfalten. Daneben fallen auch Instrumente darunter, die völkerrechtlich nicht bindend, aber geeignet sind, „den Inhalt der vom Unionsgesetzgeber [...] erlassenen Regelung maßgeblich zu beeinflussen“.<sup>4</sup>

Der OTIF-Revisionsausschuss ist ein durch das Übereinkommen über den Internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) eingesetztes Gremium.

Die Akte, die der OTIF-Revisionsausschuss zu erlassen hat, sind rechtswirksame Akte. Die vorgesehenen Akte sind geeignet, den Inhalt des im Bereich des Eisenbahnverkehrs erlassenen Unionsrechts maßgeblich zu beeinflussen,

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

---

<sup>4</sup>

Rechtssache C-399/12 Deutschland / Rat (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, Randnrn. 61 bis 64.

Somit ist Artikel 218 Absatz 9 AEUV die verfahrensrechtliche Grundlage des vorgeschlagenen Beschlusses.

#### **4.2. Materielle Rechtsgrundlage**

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. Der vorgesehene Rechtsakt bezieht sich auf den Eisenbahnverkehr.

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

#### **4.3. Fazit**

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

### **5. VERÖFFENTLICHUNG DES VORGESEHENEN RECHTSAKTS**

Da mit dem Rechtsakt des OTIF-Revisionsausschusses das COTIF und einige seiner Anhänge geändert werden, sollte er nach seiner Annahme im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht werden.

Vorschlag für einen

## BESCHLUSS DES RATES

**zur Festlegung des im Namen der Europäischen Union anlässlich der 26. Tagung des OTIF-Revisionsausschusses zu bestimmten Änderungen des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) und seiner Anhänge zu vertretenden Standpunkts**

### 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<sup>5</sup> beigetreten.
- (2) Alle Mitgliedstaaten, mit Ausnahme von Zypern und Malta, wenden das COTIF an.
- (3) Der nach Artikel 13 § 1 Buchstabe c des COTIF-Übereinkommens eingerichtete Revisionsausschuss soll auf seiner 26. Tagung, die vom 27. Februar bis zum 1. März 2018 stattfinden soll, bestimmte Änderungen des COTIF sowie einiger seiner Anhänge, insbesondere der Anhänge 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) Auf dieser Tagung soll der Revisionsausschuss auch über die Annahme eines neuen Anhangs H über den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr beschließen.
- (5) Infolge des Beitritts der Union zum COTIF im Jahr 2011 wurden Änderungen der Geschäftsordnung des OTIF-Revisionsausschusses notwendig, mit denen einige

---

<sup>5</sup> 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). Der Wortlaut 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) (im Folgenden die „Vereinbarung“) ist diesem Ratsbeschluss beigelegt.

Bestimmungen modernisiert werden, insbesondere die Bestimmungen über das Stimmrecht regionaler Organisationen und die Festlegung des Quorums.

- (6) Die Änderungen des COTIF zielen darauf ab, das Verfahren zur Revision des COTIF-Übereinkommens im Hinblick auf eine kohärente und rasche Umsetzung von Änderungen des COTIF und seiner Anhänge zu verbessern und zu erleichtern und nachteilige Auswirkungen des derzeit langwierigen Revisionsverfahrens zu verhindern, wie beispielsweise das Risiko, dass es intern zu einem Missverhältnis zwischen den vom Revisionsausschuss und von der Generalversammlung angenommenen Änderungen und extern zu einem Missverhältnis, vor allem zum Unionsrecht, kommt.
- (7) Mit den Änderungen von Anhang E (CUI) soll der Geltungsbereich der ER CUI im Hinblick auf deren systematischere Anwendung auf ihren Verwendungszweck geklärt werden – d. h. ihre Anwendung im internationalen Eisenbahnverkehr, wie beispielsweise in den Güterverkehrskorridoren und im internationalen Schienenpersonenverkehr.
- (8) Die Änderungen der Anhänge F (APTU) und G (ATMF) zielen – insbesondere nach Verabschiedung des vierten Eisenbahnpakets durch die Union im Jahr 2016 – auf eine Angleichung der OTIF-Vorschriften an die Unionsvorschriften ab.
- (9) Mit dem neuen Anhang H soll die Interoperabilität über die Grenzen der Europäischen Union hinaus verbessert werden, indem die staatlichen Behörden den Eisenbahnunternehmen anhand harmonisierter Kriterien Sicherheitsbescheinigungen zum Nachweis dafür ausstellen, dass sie in der Lage sind, den Zugbetrieb in dem betreffenden Staat sicher durchzuführen.
- (10) Die meisten der vorgeschlagenen Änderungen stehen mit den Rechtsvorschriften und strategischen Zielen der Union im Einklang und sollten daher von der Union unterstützt werden. Einige Änderungen erfordern hingegen weitere Beratungen innerhalb der Europäischen Union und sollten auf der Tagung des Revisionsausschusses abgelehnt werden –

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

1. Der im Namen der Union auf der 26. Tagung des auf der Grundlage des Übereinkommens über den Internationalen Eisenbahnverkehr vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls von Vilnius vom 3. Juni 1999 eingesetzten Revisionsausschusses zu vertretende Standpunkt ist im Anhang zu diesem Beschluss dargelegt.
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 OTIF-Revisionsausschusses wird nach seiner Annahme im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht.

*Artikel 3*

Dieser Beschluss ist an die Kommission gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates  
Der Präsident*

Brüssel, den 7.2.2018  
COM(2018) 63 final

ANNEX

## ANHANG

des

**Vorschlags für einen Beschluss des Rates**

**zur Festlegung des im Namen der Europäischen Union anlässlich der 26. Tagung des OTIF-Revisionsausschusses zu bestimmten Änderungen des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) und seiner Anhänge zu vertretenden Standpunkts**

## ANHANG

### 1. EINLEITUNG

Das Generalsekretariat der OTIF hat für den 27. Februar bis zum 1. März 2018 in Bern (Schweiz) die 26. Tagung des Revisionsausschusses für das COTIF99 einberufen. Unterlagen zu den Tagesordnungspunkten sind auf der Website der OTIF unter folgendem Link abrufbar: [http://otif.org/en/?page\\_id=126](http://otif.org/en/?page_id=126)

### 2. BEMERKUNGEN ZU DEN TAGESORDNUNGSPUNKTEN (TOP)

#### **TOP 1: Eröffnung der Sitzung und Feststellung der Beschlussfähigkeit**

*Dokument(e):* entfällt

*Zuständigkeit:* Union (geteilt)

*Ausübung der Stimmrechte:* k. A.

*Standpunkt:* entfällt

#### **TOP 2: Wahl des Vorsitzes und des stellvertretenden Vorsitzes**

*Dokument(e):* entfällt

*Zuständigkeit:* Union (geteilt)

*Ausübung der Stimmrechte:* Mitgliedstaaten

*Standpunkt:* entfällt

#### **TOP 3: Annahme der Tagesordnung**

*Dokument(e):* LAW-17125-CR 26/3.1

*Zuständigkeit:* Union (geteilt und ausschließlich)

*Ausübung der Stimmrechte:* Union

*Standpunkt:* Zustimmung zur Annahme des Tagesordnungsentwurfs

#### **TOP 4: Änderung der Geschäftsordnung**

*Dokument(e):* LAW-17125-CR 26/4

*Zuständigkeit:* Union (geteilt und ausschließlich)

*Ausübung der Stimmrechte:* Union

*Standpunkt:* Unterstützung aller Änderungsentwürfe zur Geschäftsordnung des OTIF-Revisionsausschusses.

Die derzeitige Fassung der Geschäftsordnung des Revisionsausschusses stammt aus der Zeit vor dem Beitritt der Union zum COTIF-Übereinkommen. Einige Bestimmungen sind daher überholt und müssen aktualisiert werden. Insbesondere müssen die Bestimmungen über die Stimmrechte der Union und die Feststellung der Beschlussfähigkeit (Artikel 4, 20 und 21) geändert werden, um dem Artikel 38 des COTIF und der Vereinbarung zwischen der EU und der OTIF nachzukommen.

## **TOP 5: Teilrevision des Grundübereinkommens – Änderung des Verfahrens zur Revision des COTIF**

*Dokument(e):* LAW-17126-CR 26/5

*Zuständigkeit:* Union (geteilt)

*Ausübung der Stimmrechte:* Union

*Standpunkt:* Unterstützung der Annahme der vorgeschlagenen Änderung des Artikels 34 des Übereinkommens, wonach ein fester Zeitraum (36 Monate) für das Inkrafttreten der von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen der Anhänge vorgesehen wird, einschließlich einer Flexibilitätsklausel, um diese Frist im Einzelfall verlängern zu können, wenn dies von der Generalversammlung mit der in Artikel 14 § 6 des COTIF vorgesehenen Mehrheit so beschlossen wurde.

Der Vorschlag zielt darauf ab, das Verfahren zur Revision des COTIF-Übereinkommens im Hinblick auf eine kohärente und rasche Umsetzung von Änderungen des Übereinkommens und seiner Anhänge zu verbessern und zu erleichtern, um nachteilige Auswirkungen des derzeitigen langwierigen Revisionsverfahrens, einschließlich des Risikos eines internen Missverhältnisses zwischen vom Revisionsausschuss und von der Generalversammlung angenommenen Änderungen und eines externen Missverhältnisses, hauptsächlich zum Unionsrecht, zu verhindern. Die Empfehlung des OTIF-Sekretariats spiegelte die vorherrschende Sichtweise innerhalb der einschlägigen Arbeitsgruppe wider, die sich mit dieser Angelegenheit befasst hatte. Es wurde festgestellt, dass die OTIF-Mitglieder in der Lage sein sollten, beschlossene Änderungen innerhalb eines Zeitraums von drei Jahren umzusetzen, auch im Wege parlamentarischer Verfahren. Der Vorschlag scheint im Hinblick auf das effiziente Funktionieren und die Entwicklung der OTIF notwendig zu sein.

## **TOP 6: Teilrevision der ER CIM – Bericht des Generalsekretärs**

*Dokument(e):* LAW-17126-CR 26/6

*Zuständigkeit:* Union (ausschließlich)

*Ausübung der Stimmrechte:* Union (falls eine Abstimmung stattfindet)

*Standpunkt:* Zurkenntnisnahme des Berichts des Generalsekretärs, Bereitstellung von Informationen zu relevanten laufenden Tätigkeiten und Entwicklungen, Aufforderung zu weiteren Arbeiten an der Bewertung von Schnittstellen zwischen Zollvorschriften und Eisenbahnbeförderungsvorschriften, Unterstützung der Einsetzung einer Arbeitsgruppe von Rechtsexperten oder alternativer Regelungen für die Koordinierung innerhalb bestehender OTIF-Gremien in Bezug auf Zollfragen und die Digitalisierung von Frachtbeförderungsdokumenten.

## **TOP 7 – Teilrevision der ER CUI**

*Dokument(e):* LAW-17128-CR 26/7.1; LAW-17129-CR 26/7.2

*Zuständigkeit:* Union (geteilt)

*Ausübung der Stimmrechte:* Union

*Standpunkt:* Unterstützung der Änderungsvorschläge zu Artikel 1 § 1 und 2, zu Artikel 3 (neuer Buchstabe aa) und Änderungen der Buchstaben b), c) und g)), zu Artikel 5 § 1, zu Artikel 5bis § 1 und 2, zu Artikel 7 § 2, zu Artikel 8 § 1 und 2, zu Artikel 9 § 1 und zu Artikel 10 § 3 der ER CUI, sowie den Generalsekretär der OTIF zu beauftragen, alle Änderungen der ER CUI der Generalversammlung zur Entscheidung vorzulegen.

Die wichtigste wesentliche Änderung zielt darauf ab, den Anwendungsbereich der ER CUI zu klären, indem in Artikel 3 die Definition des Begriffs „*internationaler Eisenbahnverkehr*“ eingeführt wird, wobei dieser Ausdruck „*einen Verkehr [bezeichnet], der die Nutzung einer internationalen Trasse oder mehrerer aufeinanderfolgender Trassen erfordert, die sich in mindestens zwei Staaten befinden und von den betroffenen Infrastrukturbetreibern koordiniert sind,*“, und indem Artikel 1 (Anwendungsbereich) unter Beibehaltung der Verknüpfung mit den ER CIV und den ER CIM entsprechend angepasst wird.

Ziel ist es sicherzustellen, dass die ER CUI für ihren vorgesehenen Zweck, d. h. im internationalen Eisenbahnverkehr, systematischer angewendet werden. Der dem Revisionsausschuss vorgeschlagene Änderungsvorschlag entspricht dem Kompromisstext, der das Ergebnis der Arbeit der Ad-hoc-Arbeitsgruppe war, die am 10. Dezember 2014, am 8. Juli 2015 sowie am 24. November 2015 und 31. Mai 2016 zusammenkam. Die Kommission hat zu dem Ergebnis beigetragen, welches im Einklang mit Geltungsbereich und Gegenstand des COTIF, nämlich die internationale Beförderung, bestätigt, dass die ER CUI ausschließlich auf den internationalen Eisenbahnverkehr Anwendung finden, wie dies in der neuen Definition verdeutlicht wurde.

Die Kommission hat festgestellt, dass die vom OTIF-Sekretariat vorgeschlagenen Änderungsentwürfe zu den Artikeln 1 und 3 mit den Definitionen und Bestimmungen der einschlägigen Rechtsvorschriften der Union in Bezug auf die Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur und die Koordination zwischen den Infrastrukturbetreibern (z. B. Artikel 40, 43 und 46 der Richtlinie 2002/34/EG (Neufassung)) im Einklang stehen.

Der vom OTIF-Sekretariat vorgeschlagene Änderungsentwurf zu Artikel 8 (Haftung des Betreibers) ist im Wesentlichen redaktioneller Art und lässt den Anwendungsbereich und den materiellen Inhalt der Bestimmung unberührt. Die vorgeschlagenen Änderungen zu Artikel 9 sowie zu den Artikeln 3, 5, 5bis, 7 und 10 sind rein redaktioneller Art.

## **TOP 8: Neuer Anhang H über den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr**

*Dokument(e):* LAW-17130-CR26/8/9/10; LAW-17131-CR26/8.1; LAW-17132-CR 26/8.2

*Zuständigkeit:* Union (ausschließlich)

*Ausübung der Stimmrechte:* Union

*Standpunkt:*

Der Vorschlag, in das COTIF einen neuen Anhang H über den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr aufzunehmen (LAW-17131-CR26/8.1) und ihn der Generalversammlung zur Entscheidung vorzulegen, wird vorbehaltlich der folgenden Bemerkungen unterstützt (Streichungen sind durchgestrichen, Hinzufügungen unterstrichen):

- Artikel 2 Buchstabe b: „Zertifizierungsbehörde“ ist durch „Sicherheitsbescheinigungsbehörde“ zu ersetzen. Die Substitution sollte konsequent im gesamten Text vorgenommen werden. Deutsch: „Sicherheitsbescheinigungsbehörde“ statt „Zertifizierungsbehörde“. Französisch: „autorité de certification de sécurité“ statt „autorité de certification“.
- Artikel 4 § 1: Hinzufügung des Satzes: „Bei der Sicherheitsbescheinigungsbehörde und der in Artikel 6 § 1 genannten Überwachungsbehörde kann es sich um zwei getrennte Rechtspersonen oder um ein und dieselbe Organisation handeln.“

- Artikel 6 § 1: Hinzufügung des Satzes: *„Bei der Überwachungsbehörde und der in Artikel 4 § 1 genannten Sicherheitsbescheinigungsbehörde kann es sich um zwei getrennte Rechtspersonen oder um ein und dieselbe Organisation handeln.“*
- Artikel 8 § 3 Buchstabe b: Änderung des Wortlauts wie folgt: *„Verfahren sowie eine gemeinsame Sicherheitsmethode für Anforderungen an das Sicherheitsmanagementsystem, anzuwenden von den Zertifizierungsbehörden bei der Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen, einschließlich der notwendigen Verweise auf die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Risikobewertung und sonstige einschlägige Rechtsvorschriften.“*

Einfügung eines Verweises auf „Verfahren“: Solche Verfahren wurden in die gemeinsame Sicherheitsmethode der EU für Anforderungen an das Sicherheitsmanagementsystem (Common Safety Method for safety management system requirements, „CSM on SMS“) aufgenommen und inzwischen in den Kommissionsentwurf der „Durchführungsverordnung über die praktischen Modalitäten für die Ausstellung einheitlicher Sicherheitsbescheinigungen“ aufgenommen. Falls die OTIF den ursprünglich geplanten Harmonisierungsumfang beibehalten will, sollte sie zusätzlich zu der gemeinsamen Sicherheitsmethode für Anforderungen an das Sicherheitsmanagementsystem die damit verbundenen Verfahren einbeziehen. Diese Verbesserung wird empfohlen, sie ist jedoch keine Voraussetzung für die Zustimmung.

Verknüpfung mit der gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Risikobewertung (Common Safety Method on risk assessment, CSM RA) und mit anderen einschlägigen Rechtsvorschriften: Im Entwurf einer Delegierten Verordnung der Kommission zur Festlegung gemeinsamer Sicherheitsmethoden für die Anforderungen an das Sicherheitsmanagementsystem wird die Anwendung der CSM RA und anderer Rechtsvorschriften (insbesondere der technischen Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“, „TSI OPE“) vorgeschrieben, um sicherzustellen, dass *„(the organisation's) operational arrangements conform to the safety-related requirements of applicable Technical Specifications for Interoperability and relevant national rules and any other relevant requirements“* (die operativen Vorkehrungen (der Organisation) mit den sicherheitsrelevanten Anforderungen der anwendbaren technischen Spezifikationen für die Interoperabilität sowie mit den einschlägigen nationalen Vorschriften und sonstigen einschlägigen Anforderungen übereinstimmen). Daher sollte die oben genannte Verbesserung des Artikels 8 § 3 Buchstabe b unterstützt und entschlossen dafür eingetreten werden.

- Artikel 8 § 3 Buchstabe c: Änderung des Wortlauts wie folgt: *„eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Kontrolle, anzuwenden von den Eisenbahnunternehmen und gegebenenfalls, von den Infrastrukturbetreibern und den für die Instandhaltung zuständigen Stellen;“*.

Dieser Vorschlag steht im Einklang mit Anhang H Artikel 7 § 4, wonach sowohl die Eisenbahnunternehmen als auch die Infrastrukturbetreiber verpflichtet sind, *„ihr Sicherheitsmanagementsystem einzurichten und dessen korrekte Anwendung (...) zu kontrollieren“*. Die Anwendung der gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Kontrolle ist für die Infrastrukturbetreiber in der EU obligatorisch und wäre über die Union hinaus von Vorteil. Die Anwendung der gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Kontrolle wird für die für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM) vorgeschrieben sein. Die obligatorische Anwendung der gemeinsamen

Sicherheitsmethode durch die Infrastrukturbetreiber wird empfohlen, sie ist jedoch für die positive Abstimmung nicht erforderlich. Die Anwendung der gemeinsamen Sicherheitsmethode durch ECM ist vorgeschrieben und sollte in den Text aufgenommen werden.

- Artikel 2 Buchstabe f, redaktionelle Verbesserung, Angleichung an die Terminologie der Union (deutsche Fassung): „*Eisenbahnsystem‘ das Schienennetz in jedem Vertragsstaat, bestehend aus LinienStrecken, Bahnhöfen, Drehscheiben und Terminals*“.
- Artikel 7 § 4, redaktionelle Verbesserung (deutsche Fassung): „*Die am Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr beteiligten Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen haben ~~ihre~~in Sicherheitsmanagementsystem einzurichten und dessen korrekte Anwendung in Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zu kontrollieren.*“

Unterstützung der Aufforderung an den Generalsekretär, den erläuternden Bericht zur Unterstützung des neuen Anhangs H zu ändern und ihn der Generalversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Unterstützung (LAW-17131-CR26/8.2) der Änderungen der Artikel 2, 6, 20, 33 und 35 des COTIF, die für die Aufnahme des neuen Anhangs H notwendig sind, sowie der Aufforderung an den Generalsekretär, diese der Generalversammlung zur Entscheidung vorzulegen.

Der Entwurf des neuen Anhangs H enthält Bestimmungen zur Regelung des sicheren Betriebs von Zügen im internationalen Verkehr, um das COTIF mit den einschlägigen Rechtsvorschriften der Union in Einklang zu bringen und die Interoperabilität über die Europäische Union hinaus zu fördern. Von kleineren Punkten abgesehen, die entsprechend den obigen Vorschlägen behandelt werden sollten, steht der vorgeschlagene Text mit den Bestimmungen der neuen Richtlinie (EU) 2016/798 über die Eisenbahnsicherheit und dem damit verbundenen Sekundärrecht im Einklang. Wie zuvor ausgeführt, müssen im Hinblick auf die Aufnahme dieses neuen Anhangs H auch einige Bestimmungen des COTIF-Übereinkommens geändert werden.

## **TOP 9: Teilrevision der ER ATMF**

*Dokument(e):* LAW-17130-CR26/8/9/10; LAW-17133-CR26/9; LAW-17134-CR26/09-10

*Zuständigkeit:* Union (ausschließlich)

*Ausübung der Stimmrechte:* Union

*Standpunkt:* Unterstützung der vom OTIF-Sekretariat vorgeschlagenen Teilrevision der ER ATMF vorbehaltlich folgender Bemerkungen (Streichungen sind durchgestrichen, Hinzufügungen unterstrichen):

Artikel 7 § 1a, Änderung des Wortlauts wie folgt: „*In Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften haben Fahrzeuge den zum Zeitpunkt des Antrags auf Zulassung, Aufrüstung oder Erneuerung anwendbaren ETV zu entsprechen; hierbei sind die Migrationsstrategie für die Anwendung der ETV gemäß Artikel 8 § 2a und Artikel 8 § 4 Buchstabe f der APTU sowie die in Artikel 7a des ATMF genannten Möglichkeiten für Abweichungen zu berücksichtigen; diese Entsprechung ist über die gesamte Verwendungsdauer des Fahrzeugs aufrecht zu erhalten.*“

- Der CTE prüft die Notwendigkeit der Ausarbeitung eines Anhangs zu diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften, etwa mit Bestimmungen, die den Antragstellern bereits vor der Einreichung ihres Antrags auf Zulassung, Aufrüstung oder Erneuerung von Fahrzeugen größere Rechtssicherheit bezüglich der anzuwendenden Vorschriften geben.“
- In Artikel 2 Buchstabe w sollte die Begriffsbestimmung geändert und der Begriff „Fahrzeuge“ (in allen Sprachen) im gesamten Text einheitlich verwendet werden. Die Begriffsbestimmung sollte wie folgt lauten: „Fahrzeug‘ ein Eisenbahnfahrzeug mit oder ohne Antrieb, das auf Rädern auf Eisenbahn-Schienenwegen verkehren kann.“ Im gesamten Text sollte der Begriff „Fahrzeug(e)“ statt des an einigen Stellen verwendeten Begriffs „Eisenbahnfahrzeug(e)“ verwendet werden.
- Artikel 5, redaktionelle Verbesserung (deutsche Fassung): „Notifikation“ ist durch „Notifizierung“ zu ersetzen in „Jeder Vertragsstaat hat durch ~~Notifikation~~Notifizierung [...]“ sowie in „Die ~~Notifikation~~Notifizierungen können durch regionale Organisationen, die dem COTIF beigetreten sind, im Namen von Vertragsstaaten, die Mitglied der betreffenden Organisation sind, vorgenommen werden.“
- Artikel 10, redaktionelle Verbesserung (deutsche Fassung): „Verzeichnis“ ist durch „Dossier“ zu ersetzen in „Wenn eine neue Betriebszulassung erforderlich ist, hat der Antragsteller dem betreffenden Vertragsstaat ein das Vorhaben beschreibendes ~~Verzeichnis~~Dossier zu übersenden.“ sowie in „Der Vertragsstaat hat seine Entscheidung spätestens vier Monate nach der Vorlage des vollständigen ~~Verzeichnis~~Dossiers durch den Antragsteller zu treffen“.
- Artikel 13 § 1 Buchstabe a, redaktionelle Verbesserung (englische und deutsche Fassung): „CTE“ ist durch den vollständigen Namen des Ausschusses zu ersetzen in „comply with the specifications adopted by the ~~CTE~~Committee of Technical Experts;“ und entsprechend in „mit den vom ~~CTE~~Fachausschuss für technische Fragen angenommenen Spezifikationen übereinstimmen;“.
- Hinzufügung des folgenden Artikels 14: „Artikel 14 – Anhänge und Empfehlungen
  - § 1 Der Fachausschuss für technische Fragen entscheidet über die Annahme eines Anhangs oder einer Bestimmung zu dessen Änderung nach dem Verfahren, das in den Artikeln 16 und 20 sowie in Artikel 33 § 6 des Übereinkommens festgelegt ist. Die Entscheidungen treten nach Artikel 35 §§ 3 und 4 des Übereinkommens in Kraft.
  - § 2 Ein Antrag auf Annahme eines Anhangs oder einer Bestimmung zu dessen Änderung kann gestellt werden von: a) einem Vertragsstaat; b) einer regionalen Organisation nach Artikel 2 x) ATMF; c) einem repräsentativen internationalen Verband, für dessen Mitglieder das Vorhandensein des Anhangs aus Gründen der Sicherheit und Wirtschaftlichkeit bei der Ausübung ihrer Tätigkeit unerlässlich ist.
  - § 3 Die Ausarbeitung der Anhänge unterliegt dem Fachausschuss für technische Fragen, der sich, abhängig von den nach § 2 eingereichten Anträgen, von geeigneten Arbeitsgruppen und dem Generalsekretär unterstützen lässt.
  - § 4 Der Fachausschuss für technische Fragen kann Verfahren und Vorgehensweisen im Zusammenhang mit der technischen Zulassung von im internationalen Verkehr eingesetztem Eisenbahnmaterialempfehlen.“

Die Bestimmungen der ER ATMF sind mit den Bestimmungen der EU-Interoperabilitätsrichtlinie 2008/57/EG und Teilen der Richtlinie 2009/49/EG über die

Eisenbahnsicherheit vereinbar. Mit der Annahme des vierten Eisenbahnpakets hat die Union mehrere Bestimmungen dieser Rechtsvorschriften geändert. Auf der Grundlage einer von der Kommission durchgeführten Analyse bereiteten das OTIF-Sekretariat und die entsprechende Arbeitsgruppe Änderungen zu den Artikeln 2, 3a, 5, 6, 7, 10, 10b, 11 und 13 der ER ATMF vor. Diese sind notwendig, um die Terminologie mit den neuen EU-Bestimmungen abzustimmen und um einigen verfahrenstechnischen Änderungen in der EU, insbesondere der Tatsache, dass die Eisenbahnagentur der EU für die Erteilung von Fahrzeuggenehmigungen zuständig sein wird, Rechnung zu tragen. Das Grundkonzept der ATMF ist von den vorgeschlagenen Änderungen nicht betroffen.

#### **TOP 10 – Teilrevision der ER APTUR**

*Dokument(e):* LAW-17130-CR26/8/9/10; LAW-17135-CR26/10; LAW-17134-CR26/09-10

*Zuständigkeit:* Union (ausschließlich)

*Ausübung der Stimmrechte:* Union

*Standpunkt:* Unterstützung der Annahme der Änderungen zu Artikel 8 von Anhang F des COTIF-Übereinkommens sowie Billigung der Änderungen des entsprechenden erläuternden Berichts.

Die Bestimmungen der ER ATMF sind mit denen der Interoperabilitätsrichtlinie 2008/57/EG vereinbar, insbesondere den Vorschriften, die sich auf den Inhalt der einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) und deren Gleichwertigkeit mit den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) der Europäischen Union beziehen. Mit der Annahme des vierten Eisenbahnpakets und insbesondere der Neufassung der Interoperabilitätsrichtlinie (EU) 2016/797 hat die Union mehrere Bestimmungen dieser Rechtsvorschriften geändert. Auf der Grundlage einer von der Kommission durchgeführten Analyse bereiteten das OTIF-Sekretariat und die entsprechende Arbeitsgruppe die Änderungen der ER APTU vor, damit sie auch weiterhin mit dem Unionsrecht übereinstimmen. Die Änderungen beziehen sich auf Artikel 8 der ER APTU und beinhalten zwei Abschnitte, die dem Inhalt der einheitlichen technischen Vorschriften hinzugefügt werden und den TSI der EU gleichwertig sind. Diese Änderungen sind notwendig, damit die Gleichwertigkeit des Inhalts künftiger TSI der Europäischen Union mit den ETV des COTIF gewährleistet bleibt. Das Grundkonzept der APTU ist von den vorgeschlagenen Änderungen nicht betroffen.

#### **TOP 11: Allgemeine Diskussion über die Notwendigkeit harmonisierter Zugangsbedingungen**

*Dokument(e):* LAW-17130-CR26/11

*Zuständigkeit:* Union (geteilt)

*Ausübung der Stimmrechte:* k. A.

*Standpunkt:* entfällt

#### **TOP 12: Verschiedenes**

*Dokument(e):* LAW-17130-CR26/12

*Zuständigkeit:* Union (geteilt)

*Ausübung der Stimmrechte:* Mitgliedstaaten

*Standpunkt:* Keine Einwände gegen die Einsetzung einer Arbeitsgruppe von Rechtsexperten, die das Funktionieren der bestehenden Gremien der OTIF im Rechtsbereich unterstützen und erleichtern und die wirksame Verwaltung des Übereinkommens gewährleisten soll.

### **TOP 13: Teilrevision der ER CUV**

*Dokument(e):* LAW-17144-CR 26/13 (von der Schweiz eingereichter Vorschlag)

*Zuständigkeit:* Union (geteilt)

*Ausübung der Stimmrechte:* Union

*Standpunkt:* Ablehnung des von der Schweiz eingereichten Prüfvorschlags zur Änderung von Artikel 7 der ER CUV.

Gegenstand des Artikels 7 § 1 ER CUV ist die Haftung des Fahrzeughalters und des Fahrzeugverwenders (Eisenbahnunternehmen) im Falle eines durch einen Mangel am Fahrzeug verursachten Schadens. Der Änderungsvorschlag beinhaltet die Hinzufügung eines neuen Kriteriums für den Nachweis der Haftbarkeit des Halters für den durch einen Mangel am Fahrzeug verursachten Schaden. Nach dem geltenden Artikel 7 ER CUV ist, sofern sich die Vertragsparteien auf diesen Artikel berufen, der Halter des Fahrzeugs nur dann haftbar, wenn nachgewiesen wird, dass der von dem Fahrzeug verursachte Schaden auf einen durch den Halter zu verantwortenden Mangel zurückzuführen ist. Der Änderungsvorschlag sieht offenbar ein zweites Kriterium vor, demzufolge der Halter nachweisen muss, dass er für den Mangel, der den Schaden verursacht hat, nicht verantwortlich ist.

Nach § 2 des geltenden Artikels 7 ER CUV können „*die Parteien des Vertrages [...] Vereinbarungen treffen, die von § 1 abweichen.*“ Auf dieser Grundlage führten die Branchenunternehmen zwischen 2013 und 2016 Verhandlungen und trafen eine Vereinbarung, die von 600 Eisenbahnunternehmen gebilligt wurde und die notwendigen Abweichungen vom Allgemeinen Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV) ermöglichte, um die Verantwortlichkeiten der Wageneigner stärker zu präzisieren. Mit Unterzeichnung der Vereinbarung wurde ein neuer Artikel 27 in den AVV aufgenommen, der sich mit dem Haftungsprinzip im Falle eines durch einen Wagen verursachten Schadens befasst, um für die gesamte Branche im Falle eines durch einen Wagen verursachten Schadens eine größere Ausgewogenheit und Klarheit herbeizuführen. Darin wird der Begriff der „*Schuldvermutung*“ eingeführt, mit dem der Halter für einen Mangel des Fahrzeugs haftbar gemacht werden kann, der auf eine Verletzung seiner Instandhaltungspflichten zurückzuführen ist. Diese Änderung findet seit dem 1. Januar 2017 Anwendung. Derzeit wenden die meisten in der Union tätigen Halter und Eisenbahnunternehmen den AVV an. Der Vorschlag der Schweiz ist daher nicht notwendig, da die zwischen den Branchenunternehmen erzielte Vereinbarung ausreicht, um die Verantwortlichkeiten von Halter und Eisenbahnunternehmen im Falle eines Schadens, der durch ein einem Verkaufsvertrag unterliegendes Fahrzeug verursacht wurde, eindeutig festzulegen. Es gibt keinen Hinweis darauf, dass diese Vereinbarung einem Interessenausgleich zwischen den betreffenden Parteien zuwiderliefe. Zudem fehlen dem Vorschlag eine solide Begründung und eine ausreichende Rechtfertigung der vorgeschlagenen Änderungen.