



Brüssel, den 8. Februar 2018  
(OR. en)

---

---

**Interinstitutionelles Dossier:  
2018/0026 (NLE)**

---

---

6034/18  
ADD 1

TRANS 63

## VORSCHLAG

---

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	8. Februar 2018
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2018) 63 final - ANNEX
Betr.:	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

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2018) 63 final - ANNEX.

---

Anl.: COM(2018) 63 final - ANNEX

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 Koordinierung 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~~ein 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.