EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 27.10.2023
COM(2023) 687 final

2023/0388 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den im Namen der Europäischen Union auf der 5. Tagung des OTIF-Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit zu vertretenden Standpunkt

(Text von Bedeutung für den EWR)

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Dieser Vorschlag betrifft den Beschluss zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Union auf der 5. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit (im Folgenden „Ausschuss“) der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) zu vertreten ist, und zwar im Zusammenhang mit der Abgabe einer rechtlich beratenden Stellungnahme zur Auslegung der OTIF-Vorschriften in Bezug auf Serviceeinrichtungen und im Zusammenhang mit Beschlüssen über die Digitalisierung der Beförderungspapiere für den internationalen Schienengüterverkehr, die Entwicklung einer Langfriststrategie für die OTIF, die Suspendierung und Beendigung des COTIF und/oder der Mitgliedschaft in der OTIF eines OTIF-Mitgliedstaats, die Verwendung elektronischer Signaturen in der offiziellen Kommunikation zwischen der OTIF und ihren Mitgliedern, den rechtlichen Schutz des Namens, der Abkürzungen, des Logos und der Texte der OTIF sowie die Präzisierung des Begriffs „Sachverständiger“ für die Zwecke der Einbindung von Interessengruppen in die Tätigkeiten des Ausschusses.

2. KONTEXT DES VORSCHLAGS

2.1. Das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr

Das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) regelt die Arbeitsweise der OTIF und ihre Tätigkeiten im Allgemeinen. Das COTIF wurde von 51 Ländern, darunter 25 Mitgliedstaaten der Europäischen Union (alle mit Ausnahme von Zypern und Malta), unterzeichnet. Seit dem 1. Juli 2011 ist auch die Europäische Union Vertragspartei des COTIF.

Das COTIF umfasst das eigentliche Übereinkommen sowie sieben Anhänge, die Teil des Übereinkommens sind und in denen einheitliche Rechtsvorschriften (ER) für die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gütern festgelegt sind (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

Am 16. Juni 2011 erließ 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[1]. Die Vereinbarung trat am 1. Juli 2011 in Kraft. Zudem enthält der Beschluss 2013/103/EU des Rates eine Erklärung der Union über die Ausübung der Zuständigkeiten

[1] ABl. L 51 vom 23.2.2013, S. 1.

(Anhang I) und interne Regelungen für den Rat, die Mitgliedstaaten und die Kommission in Bezug auf die Verfahren im Rahmen der OTIF (Anhang III).

2.3. Der Ad-hoc-Ausschuss für Rechtfragen und internationale Zusammenarbeit

Der OTIF-Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit (im Folgenden „Ausschuss“) wurde von der 15. Generalversammlung der OTIF im September 2021 eingesetzt und tagte zum ersten Mal im November 2021.

Sein in Artikel 2 seiner Geschäftsordnung festgelegtes Mandat umfasst: a) die Vorbereitung von Änderungs- oder Ergänzungsentwürfen zum Übereinkommen; b) die Beratung in Rechtsfragen, entweder auf eigene Initiative oder auf Ersuchen der in Artikel 13 §§ 1 und 2 des Übereinkommens genannten Organe oder auf Ersuchen der von ihnen eingerichteten Organe; c) die Förderung und Erleichterung der Anwendung und Umsetzung des Übereinkommens; d) die Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten; e) die Beschlussfassung über die Zusammenarbeit mit anderen internationalen Organisationen und Verbänden, einschließlich der Einrichtung und Auflösung beratender Kontaktgruppen mit anderen internationalen Organisationen und Verbänden, sowie der Überwachung der Tätigkeiten dieser Kontaktgruppen.

Der Ausschuss übermittelt gegebenenfalls seine Schlussfolgerungen und Vorschläge zur Prüfung oder Entscheidung an die in Artikel 13 § 1 des COTIF genannten zuständigen Organe.

Das Arbeitsprogramm des Ausschusses wurde zuletzt im April 2023 aktualisiert (LAW-23079-JUR 4).

2.4. Die vorgesehenen Akte des Ausschusses

Es wird erwartet, dass der Ausschuss auf seiner 5. Tagung eine rechtlich beratende Stellungnahme und andere einschlägige Beschlüsse annimmt, die sich auf die Tätigkeiten der OTIF auswirken.

– TOP 3. Anwendung der ER CUI auf Serviceeinrichtungen: Der Ausschuss kann eine rechtlich beratende Stellungnahme abgeben. Auch wenn zwischen den Verträgen, die unter die ER CUI fallen, und den Verpflichtungen, die die Parteien dieser Verträge nach dem Unionsrecht erfüllen müssen, unterschieden werden muss, betrifft der Entwurf der Stellungnahme in diesem konkreten Fall auch die Wechselwirkung zwischen OTIF-Vorschriften und den Rechtsvorschriften der Union in der Frage der Definition von Eisenbahninfrastruktur (geregelt in der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums[2]). So wird in der Stellungnahme zur Auslegung der Anwendbarkeit der ER CUI auf Serviceeinrichtungen ausführlich auf die Richtlinie 2012/34/EU Bezug genommen und unter Nummer 3 ihrer Schlussfolgerungen wird ausdrücklich auf die Notwendigkeit einer Auslegung des in den OTIF-Mitgliedern angewandten öffentlichen Rechts hingewiesen, sodass die beratende Stellungnahme geeignet ist, den Inhalt von EU-Rechtsvorschriften maßgeblich zu beeinflussen.

– TOP 4. Digitalisierung des internationalen Verkehrs, insbesondere der Beförderungspapiere im Güterverkehr: Der Ausschuss kann beschließen, das OTIF-Sekretariat mit der Vorbereitung eines Vorschlags zur Änderung des COTIF zu beauftragen, um die Einführung des elektronischen Frachtbriefs für den Schienenverkehr zu erleichtern. Das Thema des elektronischen Austauschs von Informationen im Zusammenhang mit dem grenzüberschreitenden

[2] ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32.

Schienengüterverkehr ist auf EU-Ebene durch die Verordnung (EU) 2020/1056 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 über elektronische Frachtbeförderungsinformationen geregelt. In Erwägungsgrund 6 heißt es unter anderem, dass „[d]ie Pflicht für die zuständigen Behörden, von den Unternehmen elektronisch zur Verfügung gestellte Informationen zu akzeptieren, … auch immer dann gelten [sollte], wenn in Bestimmungen von Unionsrechtsakten oder des nationalen Rechts, die von dieser Verordnung erfasst sind, Informationen verlangt werden, auf die auch in den einschlägigen völkerrechtlichen Übereinkünften wie etwa den Übereinkünften über internationale Beförderungsverträge für die verschiedenen Verkehrsträger Bezug genommen wird — beispielsweise … dem Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)“. Daher wird die Änderung des COTIF, mit deren Vorbereitung der Ausschuss das OTIF-Sekretariat beauftragen kann, völkerrechtlich bindend und geeignet sein, den Inhalt von EU-Rechtsvorschriften maßgeblich zu beeinflussen.

– TOP 6. Entwicklung einer Langfriststrategie für die OTIF: Auf der Grundlage des Beschlusses der 15. Generalversammlung und im Einklang mit seinem Arbeitsprogramm wird der Ausschuss den Generalsekretär der OTIF weiterhin bei der Ausarbeitung einer langfristigen Strategie für die OTIF unterstützen. Auf dieser Tagung wird er eine überarbeitete Fassung der Strategie prüfen und den Generalsekretär zu möglichen Änderungen oder Verbesserungen beraten. Die EU ist Vertragspartei des COTIF und Mitglied der OTIF, und die Langfriststrategie der OTIF betrifft das gesamte Spektrum der Tätigkeiten der OTIF, einschließlich Rechtsinstrumente und Politikbereiche, für die die EU die ausschließliche Zuständigkeit hat (z. B. Eisenbahnsicherheit und technische Normen, Beförderung gefährlicher Güter). Darüber hinaus wird die Langfriststrategie, wenn sie von der Generalversammlung auf ihrer nächsten ordentlichen Tagung angenommen wird, einen entscheidenden Einfluss auf den Inhalt des Arbeitsprogramms der OTIF und möglicherweise auf verschiedene Aspekte des COTIF haben, bei dem die EU Vertragspartei ist.

– TOP 7. Suspendierung und Beendigung des COTIF und/oder der Mitgliedschaft in der OTIF eines bestimmten Mitgliedstaats: Der Ausschuss wird prüfen, ob es angezeigt ist, das OTIF-Sekretariat mit der Vorbereitung eines Vorschlags zur Änderung des COTIF zu beauftragen. Es geht um den Aufbau und die Arbeitsweise der Organisation, der die EU als Vertragspartei angehört, und kann zur Ausarbeitung von Vorschlägen zur Änderung des COTIF führen. Dieser Tageordnungspunkt betrifft den gesamten Tätigkeitsbereich der OTIF, einschließlich der Bereiche, für die die EU ausschließliche Zuständigkeit hat. Daher wird die Änderung des COTIF, mit deren Vorbereitung der Ausschuss das OTIF-Sekretariat beauftragen kann, völkerrechtlich bindend und geeignet sein, den Inhalt von EU-Rechtsvorschriften maßgeblich zu beeinflussen.

– TOP 8. Verwendung elektronischer Signaturen in der offiziellen Kommunikation zwischen der OTIF und ihren Mitgliedern: Der Ausschuss kann allgemeine Anweisungen für das Sekretariat zur Vorbereitung einer Empfehlung über die Verwendung elektronischer Signaturen in der offiziellen Kommunikation zwischen der OTIF und ihren Mitgliedern beschließen. Dieser Bereich wird auf EU-Ebene durch die Verordnung (EU) Nr. 910/2014 über elektronische Identifizierung und Vertrauensdienste für elektronische Transaktionen im Binnenmarkt geregelt, weshalb die Empfehlung, mit deren Vorbereitung der Ausschuss das OTIF-Sekretariat

beauftragen kann, geeignet sein wird, den Inhalt von EU-Rechtsvorschriften maßgeblich zu beeinflussen.

– TOP 9. Rechtlicher Schutz des Namens, der Abkürzung, des Logos und der Texte der OTIF: Der Ausschuss wird die rechtlichen Voraussetzungen prüfen und kann über mögliche Maßnahmen zur Verbesserung des rechtlichen Schutzes des Namens, der Abkürzung, des Logos und der Texte der OTIF entscheiden. Die Frage der Weiterverwendung von Informationen des öffentlichen Sektors wird auf EU-Ebene durch die Richtlinie (EU) 2019/1024 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 über offene Daten und die Weiterverwendung von Informationen des öffentlichen Sektors[3] und durch den Beschluss der Kommission vom 12. Dezember 2011 über die Weiterverwendung von Kommissionsdokumenten (2011/833/EU)[4] geregelt. Daher sind die vom Ausschuss in diesem Bereich zu fassenden Beschlüsse geeignet, den Inhalt von EU-Rechtsvorschriften maßgeblich zu beeinflussen.

– TOP 10. Einbindung von registrierten Interessengruppen in den Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit: Der Ausschuss kann beschließen, den Begriff „Sachverständiger“ im Hinblick auf die Einbindung von Interessengruppen in seine Tätigkeiten zu präzisieren. Ziel ist es, die Teilnahme von Sachverständigen als Vertreter juristischer Personen, die im internationalen Eisenbahnsektor tätig sind, wie etwa Beförderer und Infrastrukturbetreiber, zu ermöglichen. Der Beschluss über die Auslegung des Begriffs „Sachverständiger“ im Zusammenhang mit der „Empfehlung zur Einbindung von Interessengruppen in die Arbeit der OTIF“ wird Rechtswirkungen entfalten, da er die Entscheidungsfindung innerhalb des COTIF beeinflussen wird, bei dem die EU Vertragspartei ist.

2.5. Zuständigkeit der Union und Stimmrechte

Gemäß Artikel 6 der Vereinbarung zwischen der Europäischen Union und der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr über den Beitritt der Europäischen Union zum COTIF, gebilligt durch den Beschluss des Rates vom 16. Juni 2011, gilt:

„(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.

(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.“

In Bezug auf die in Abschnitt 2.4 erläuterten Beschlüsse, die vom Ausschuss auf seiner 5. Tagung zu fassen sind, wurde festgestellt, dass alle Tagesordnungspunkte ganz oder teilweise in die ausschließliche Zuständigkeit der Union fallen.

Die oben genannten vom Ausschuss anzunehmenden Akte betreffen bestimmte Bereiche, für die die EU ihre Zuständigkeit ausgeübt und interne Vorschriften erlassen hat, die

[3] ABl. L 172 vom 26.6.2019, S. 56.
[4] ABl. L 330 vom 14.12.2011, S. 39.

möglicherweise betroffen sein können (TOP 3, 4, 8 und 9), oder beziehen sich auf Querschnitts- oder Verwaltungsangelegenheiten, die den vom COTIF geregelten Sachfragen dienen, für die der Schwerpunkt überwiegend in die ausschließliche Zuständigkeit der Union fällt (TOP 6, 7 und 10).

3. IM NAMEN DER UNION ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

TOP 3 – Anwendung der ER CUI auf Serviceeinrichtungen:

Im Einklang mit seinem Arbeitsprogramm sollte der Ausschuss die Frage der Anwendbarkeit der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (CUI – Anhang E des Übereinkommens, im Folgenden „ER CUI“) auf Serviceeinrichtungen prüfen und hierzu eine beratende Stellungnahme abgeben.

Auf seiner vierten Tagung führte der Ausschuss auf der Grundlage eines vom OTIF-Sekretariat vorbereiteten Konzeptpapiers (LAW-23022-JUR 4/8) eine allgemeine Aussprache über die Anwendbarkeit der ER CUI auf Serviceeinrichtungen durch. Im Anschluss an diese Aussprache beauftragte der Ausschuss das Sekretariat, den Entwurf einer rechtlichen Stellungnahme vorzubereiten.

Auf seiner 5. Tagung wird der Ausschuss den vom Sekretariat vorbereiteten Entwurf der rechtlich beratenden Stellungnahme (LAW-23109-JUR 5/3) prüfen. Sie soll den Anwendungsbereich der ER CUI klären, insbesondere, ob der Begriff „Infrastruktur“ dahin auszulegen ist, dass er ortsfeste Serviceeinrichtungen im Sinne der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums[5] umfasst, wobei zu berücksichtigen ist, dass das COTIF und insbesondere die ER CUI den Begriff „Serviceeinrichtungen“ weder definieren noch darauf Bezug nehmen.

Artikel 3 Buchstabe a der ER CUI definiert Eisenbahninfrastruktur wie folgt:

„Eisenbahninfrastruktur“ alle Schienenwege und festen Anlagen, soweit sie für den Verkehr von Eisenbahnfahrzeugen und für die Verkehrssicherheit notwendig sind.

Wie im Konzeptpapier des Sekretariats hervorgehoben wird, deutet die wörtliche Auslegung des Begriffs darauf hin, dass er sowohl Schienenwege als auch ortsfeste Anlagen umfasst. Zweitens müssen die Gegenstände, um unter die Definition zu fallen, für zwei kumulative Zwecke erforderlich sein: den Verkehr von Eisenbahnfahrzeugen und die Verkehrssicherheit.

Davon und von anderen Analyseelementen ausgehend, die für das Thema relevant sind, kommt der vom OTIF-Sekretariat vorbereitete Entwurf der rechtlichen Stellungnahme zu dem Schluss, dass

– die ER CUI für alle Verträge über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur für Zwecke der internationalen Beförderung im Sinne der ER CIV (Anhang A des COTIF) und der ER CIM (Anhang B des COTIF) gelten;

– die ER CUI nicht das in den OTIF-Mitgliedern angewandte öffentliche Recht über die Eisenbahninfrastruktur und den Zugang dazu berühren und dieses Recht ergänzen;

– es notwendig ist, eine harmonisierte und ergänzende Auslegung der ER CUI und des in den OTIF-Mitgliedern angewandten öffentlichen Rechts sicherzustellen, um

[5] ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32.

Konflikte zwischen zwei Rechtsordnungen zu vermeiden und die Anwendung der ER CUI zu ermöglichen;

– die Bestimmung dessen, was unter „Eisenbahninfrastruktur“ für die Zwecke der ER CUI zu verstehen ist, in zwei Schritten erfolgen sollte. Erstens bestimmt das im OTIF-Mitglied angewandte öffentliche Recht, was als Eisenbahninfrastruktur gilt und welche Bedingungen für den Zugang zu dieser Infrastruktur gelten. Zweitens kann nur Eisenbahninfrastruktur im Sinne des geltenden öffentlichen Rechts eines OTIF-Mitglieds, die auch die Anforderungen von Artikel 3 Buchstabe a der ER CUI erfüllt, Gegenstand eines Nutzungsvertrags nach den ER CUI sein.

Diese Schlussfolgerungen stehen voll und ganz im Einklang mit dem EU-Rechtsrahmen zur Regelung der Zugangsrechte zum Schienennetz und der Erbringung von Schienenverkehrsdiensten gemäß der Richtlinie 2012/34/EU. Daher wird vorgeschlagen, die Annahme der rechtlich beratenden Stellungnahme in ihrer derzeitigen Fassung zu unterstützen.

TOP 4 – Digitalisierung des internationalen Verkehrs, insbesondere der Beförderungspapiere im Güterverkehr:

Im Jahr 2022 führte das OTIF-Sekretariat eine Umfrage zu den Vorschriften für elektronische Eisenbahnbeförderungspapiere durch. Nach Erörterung der Umfrageergebnisse auf seiner 3. Tagung kam der Ausschuss zu dem Schluss, dass es nicht unmittelbar erforderlich ist, die Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (Anhang B des COTIF, im Folgenden „ER CIM“) in Bezug auf elektronische Eisenbahnbeförderungspapiere zu ändern, und beauftragte das Sekretariat, auf seiner nächsten Tagung einen Vorschlag für mögliche Folgemaßnahmen vorzulegen.

In dem vom Sekretariat vorbereiteten Konzeptpapier wurde darauf hingewiesen, dass der Fall des elektronischen Frachtbriefs, der vom Internationalen Eisenbahntransportkomitee (CIT) und der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSJD) gemeinsam entwickelt wurde, nicht dokumentiert wurde. Dieser gemeinsame „OTIF-OSJD“-Frachtbrief existiert bereits in elektronischer Form und wird, was den OTIF-Teil betrifft, vom CIT verwaltet. In diesem Rahmen wurden mehrere Dokumente ausgearbeitet, die die allgemeinen Bestimmungen des COTIF über die funktionale Gleichwertigkeit des elektronischen Frachtbriefs wirksam ergänzen.

Auf seiner 4. Tagung wurde der Ausschuss ersucht, über etwaige mögliche Folgemaßnahmen zu entscheiden. Der Ausschuss hatte jedoch keine Zeit, sich mit dieser Frage zu befassen, und vertagte sie auf die 5. Sitzung. Der vorgeschlagene Standpunkt der Union entspricht daher dem Standpunkt, der gemäß dem Ratsdokument ST 7918/23 für die 4. Tagung des Ausschusses vorbereitet wurde, d. h. der Auffassung, dass die geltenden Bestimmungen der ER CIM für eine papierlose Beförderung ausreichend sind, und dass das Sekretariat ersucht werden sollte, für die nächste Tagung ein analytisches Non-Paper über eine mögliche Änderung der ER CIM zur leichteren Einführung des elektronischen CIM-Frachtbriefs vorzubereiten.

TOP 6 – Entwicklung einer Langfriststrategie für die OTIF:

Gemäß seinem Arbeitsprogramm sollte der Ausschuss den Generalsekretär bei der Ausarbeitung einer Langfriststrategie auf der Grundlage des Beschlusses der 15. Generalversammlung unterstützen. Auf seiner vierten Tagung empfahl der Ausschuss dem Generalsekretär, dass die Langfriststrategie der OTIF einschlägige Elemente der Hintergrundanalyse einbeziehen und in einen einzigen Entwurf eines Strategiedokuments

umstrukturiert werden sollte, in dem die Zusammenhänge zwischen der Analyse der einschlägigen Fragen und Herausforderungen und den strategischen Zielen aufgezeigt werden.

Der Ausschuss empfahl dem Generalsekretär ferner, dass die Langfriststrategie der OTIF entlang folgender Hauptelemente gegliedert werden sollte:

– Vision: Die OTIF als internationales Forum sollte eine zentrale Rolle dabei spielen, den Eisenbahnverkehr zum Rückgrat eines nachhaltigen und nahtlosen internationalen Verkehrssystems zu machen.

– Auftrag: Förderung, Verbesserung und Erleichterung des internationalen Eisenbahnverkehrs in jeder Hinsicht (vgl. Artikel 2 des COTIF).

– Strategische Ziele: 1. Gewährleistung der wirksamen und einheitlichen Anwendung der OTIF-Rechtsvorschriften; 2. Ausweitung der Anwendung der OTIF-Rechtsvorschriften auf ein möglichst weites geografisches Gebiet; 3. Sicherstellen, dass die OTIF-Rechtsvorschriften weiterhin relevant bleiben; 4. Stärkung der führenden Rolle der OTIF im internationalen Eisenbahnverkehr und einen Beitrag leisten bei der Suche nach Synergien mit anderen einschlägigen internationalen Organisationen und Verbänden; 5. Beitrag zur Harmonisierung und Vereinheitlichung der internationalen Eisenbahnrechtssysteme leisten.

Es wird erwartet, dass der Ausschuss auf seiner 5. Tagung dem Generalsekretär auf der Grundlage einer überarbeiteten Fassung des Entwurfs des Strategiedokuments weitere Beratung und Orientierung bereitstellt, mit dem Ziel, einen allgemeinen Konsens über die Struktur und den Inhalt der Langfriststrategie herzustellen. Nach Prüfung des überarbeiteten Strategieentwurfs besteht der Standpunkt der EU darin, die vom Generalsekretär ausgearbeitete aktuelle Fassung zu unterstützen und einige wenige mögliche Verbesserungen vorzuschlagen, die im Anhang des Ratsbeschlusses erläutert werden.

TOP 7 – Suspendierung und Beendigung des COTIF und/oder der Mitgliedschaft in der OTIF eines bestimmten Mitgliedstaats:

Am 4. August 2022 beschloss der Ausschuss, das Thema „Suspendierung und Beendigung des COTIF und/oder der Mitgliedschaft in der OTIF eines bestimmten Mitgliedstaats“ in sein Arbeitsprogramm aufzunehmen. Ziel und Umfang der Arbeit wurden wie folgt definiert: „Überprüfung der OTIF- und völkerrechtlichen Vorschriften und der einschlägigen Praxis in Bezug auf die Suspendierung und Beendigung von Verträgen und Mitgliedschaften (einschließlich der Einschränkung bestimmter Rechte)“.

Auf seiner 3. Tagung nahm der Ausschuss das vom Sekretariat vorbereitete Konzeptpapier zur Kenntnis und beschloss, die Beratungen über diese Frage zu vertagen.

Auf seiner 4. Tagung wurde der Ausschuss ersucht, die Beratungen wieder aufzunehmen und insbesondere folgende Fragen zu prüfen:

– Sollten Sanktionen für Verstöße gegen OTIF-Vorschriften grundsätzlich nur verhängt werden, wenn das COTIF dies ausdrücklich vorsieht?

– Sollten im COTIF Sanktionen für einen Verstoß gegen das Völkerrecht im Allgemeinen festgelegt werden, auch wenn seine eigenen Vorschriften nicht verletzt werden? Wenn ja, welche potenziellen Verstöße sollten aufgenommen werden?

– Sollten im COTIF Sanktionen für andere Verstöße als die Nichtzahlung von Beiträgen festgelegt werden? Wenn ja, welche potenziellen Verstöße sollten aufgenommen werden?

– Welches OTIF-Organ sollte dafür zuständig sein, zu entscheiden, ob gegen die einschlägigen Vorschriften verstoßen wurde? – Welches OTIF-Organ sollte über die Verhängung von Sanktionen, die Wiederherstellung von Rechten und die Wiederaufnahme ausgeschlossener Mitgliedstaaten entscheiden, und mit welcher Mehrheit?

– Sollten Umstände, die die Rechtswidrigkeit einer Handlung ausschließen, ausdrücklich in das COTIF aufgenommen werden?

– Sollte im Falle eines Ausschlusses die Wiederaufnahme ausgeschlossener Mitglieder nach demselben Verfahren erfolgen wie für die Aufnahme neuer Mitglieder oder sollte das Verfahren ein anderes sein? Sollten besondere Bedingungen festgelegt werden?

Da diese Fragen eine weitere Analyse erforderten, wurden die Beratungen auf die 5. Tagung des Ausschusses vertagt. Während der Beratungen in der Ratsgruppe „Landverkehr“ baten mehrere Mitgliedstaaten darum, diese Frage nach der 4. Tagung des Ausschusses zu erörtern, damit ausreichend Zeit für sinnvolle Beratungen und Konsultationen im Hinblick auf die Festlegung eines klar festgelegten Standpunkts für die 5. Tagung des Ausschusses bleibt. In diesem Zusammenhang haben die Kommissionsdienststellen ein umfassendes Non-Paper vorbereitet, das vom Generalsekretariat des Rates am 12. Juli 2023 (Dok. ST 11781/23) verteilt und in der Ratsgruppe „Landverkehr“ am 4. und 18. September 2023 erörtert wurde.

Auf der Grundlage der Ergebnisse dieser informellen Beratungen stützt sich der vorgeschlagene Standpunkt der Union auf die folgenden zentralen Grundsätze:

– Sanktionen für Verstöße gegen OTIF-Vorschriften sollten nur verhängt werden, wenn das COTIF dies ausdrücklich vorsieht.

– Es können Änderungen des COTIF in Betracht gezogen werden, um Sanktionen für Verstöße gegen COTIF-Bestimmungen festzulegen, bei denen es sich nicht um die Nichtzahlung finanzieller Beiträge zum Haushalt handelt, z. B. bei 1) Verstößen gegen OTIF-Vorschriften, die zu einer potenziellen oder tatsächlichen Störung des vom COTIF geregelten internationalen Eisenbahnverkehrs führen, und/oder 2) Verstößen gegen OTIF-Vorschriften, die das Ziel der OTIF, den internationalen Eisenbahnverkehr zu fördern, zu erleichtern und zu verbessern, ernsthaft behindern.

– Die Festlegung von Sanktionen für Verstöße gegen das Völkerrecht im Allgemeinen im Rahmen des COTIF wäre eine innovative Option, deren mögliche Auswirkungen aufmerksam verfolgt und sorgfältig analysiert werden müssen.

– Die Zuständigkeit für Entscheidungen über das Vorliegen von Verstößen gegen einschlägige OTIF-Vorschriften oder über die Verhängung von Sanktionen, die Wiederherstellung von Rechten und die Wiederaufnahme ausgeschlossener Mitgliedstaaten sollte formell bei der Generalversammlung liegen.

– Umstände, die die Rechtswidrigkeit einer Handlung ausschließen, sollten ausdrücklich in das COTIF aufgenommen und im Einklang mit der völkerrechtlichen Regelung der Verantwortlichkeit von Staaten für völkerrechtswidrige Handlungen formuliert werden.

– Im Falle eines Ausschlusses sollte die Widerаufnahme ausgeschlossener Mitglieder nur unter bestimmten Bedingungen und in jedem Fall nur dann in Betracht gezogen und akzeptiert werden, wenn der Verstoß gegen OTIF-Vorschriften, der zu der Sanktion geführt hat, wirksam behoben ist.

Angesichts der geopolitischen Lage und der herausragenden Rolle der OTIF im Eisenbahnsektor auf internationaler Ebene werden die Union und ihre Mitgliedstaaten darüber hinaus vorschlagen, die mögliche Aufnahme von Bestimmungen in das COTIF in Erwägung zu ziehen, mit denen die Mitglieder verpflichtet werden, die physische und funktionale Integrität der Eisenbahninfrastruktur anderer Mitglieder zu achten. Diese könnte beispielsweise in Artikel 5 des COTIF (Besondere Verpflichtungen der Mitgliedstaaten) aufgenommen werden. Der Verstoß gegen diese neue Bestimmung könnte sanktioniert werden.

Es wird vorgeschlagen, dass der Ausschuss beschließt, das OTIF-Sekretariat mit der Vorbereitung eines Vorschlags zur Änderung des COTIF unter Berücksichtigung der oben genannten Leitprinzipien zu beauftragen.

TOP 8 – Verwendung elektronischer Signaturen in der offiziellen Kommunikation zwischen der OTIF und ihren Mitgliedern:

Gemäß seinem Arbeitsprogramm sollte der Ausschuss die „rechtlichen Anforderungen für die Verwendung und Akzeptanz von elektronisch signierten Dokumenten (Vollmachten, Briefe, Genehmigungen, Vorbehalte, Depositarmitteilungen usw.) in der offiziellen Kommunikation zwischen der OTIF und ihren Mitgliedern“ prüfen. Als Ergebnis dieser Prüfung sollte er eine „Empfehlung zur Verwendung und Akzeptanz elektronischer Signaturen in der offiziellen Kommunikation zwischen der OTIF und ihren Mitgliedern“ abgeben.

Der Ausschuss wird ersucht, dieses Thema auf seiner 5. Tagung auf der Grundlage eines vom Sekretariat vorbereiteten Konzeptpapiers zu erörtern und über allgemeine Anweisungen für die Vorbereitung der Empfehlung zu beschließen. Es sei darauf hingewiesen, dass dieses Thema für die 4. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses vorgelegt, aber auf die 5. Sitzung vertagt wurde.

Der vorgeschlagene Standpunkt der Union entspricht daher dem Standpunkt, der gemäß dem Ratsdokument ST 7918/23 für die 4. Tagung des Ausschusses vorbereitet wurde, d. h. die Vorbereitung einer Empfehlung, vorzugsweise durch das OTIF-Sekretariat, zur Prüfung und möglichen Annahme auf der nächsten Tagung des Ausschusses zu unterstützen.

Was die allgemeinen Grundsätze anbelangt, so sollte der unterschiedliche Erfahrungsgrad der OTIF-Mitglieder berücksichtigt werden, weshalb es angemessen erscheint, dass die Empfehlung in einer ersten Phase nur „einfache“ Kommunikation abdeckt, ähnlich der von Artikel 3 Nummer 10 der Verordnung (EU) Nr. 910/2014[6] erfassten. Gemäß jener Bestimmung bezeichnet eine elektronische Signatur für „einfache“ Kommunikation Daten in elektronischer Form, die anderen elektronischen Daten beigefügt oder logisch mit ihnen verbunden werden und die der Unterzeichner zum Unterzeichnen verwendet.

TOP 9 – Rechtlicher Schutz des Namens, der Abkürzung, des Logos und der Texte der OTIF:

Auf seiner letzten Tagung hat der Ausschuss sein Arbeitsprogramm aktualisiert und dabei folgenden Punkt hinzugefügt: „Rechtlicher Schutz des Namens, der Abkürzung, des Logos und der Texte der OTIF“. Auf der 5. Tagung wird der Ausschuss ein vom OTIF-Sekretariat vorbereitetes Konzeptpapier prüfen, das Hintergrundinformationen und Analysen zu möglichen Maßnahmen zur Verbesserung des rechtlichen Schutzes des Namens, der Abkürzung, des Logos und der Texte der OTIF enthält, und kann beschließen, für die OTIF eine Politik für die Verwaltung des geistigen Eigentums an Dokumenten zu entwickeln.

[6] Verordnung (EU) Nr. 910/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über elektronische Identifizierung und Vertrauensdienste für elektronische Transaktionen im Binnenmarkt und zur Aufhebung der Richtlinie 1999/93/EG (ABl. L 257 vom 28.8.2014, S. 73).

Die Frage der Weiterverwendung von Informationen des öffentlichen Sektors wird auf EU-Ebene durch die Richtlinie (EU) 2019/1024 über offene Daten und durch den Beschluss 2011/833/EU der Kommission über die Weiterverwendung von Kommissionsdokumenten geregelt. Die Richtlinie enthält Mindestvorschriften für die Weiterverwendung und die praktischen Mittel zur Erleichterung der Weiterverwendung von Dokumenten, die im Besitz öffentlicher Stellen der Mitgliedstaaten und bestimmter öffentlicher Unternehmen sind. Die Weiterverwendungspolitik der Kommission wird unter anderem durch eine Politik des offenen Zugangs umgesetzt, auch (aber nicht nur) im Rahmen von Creative Commons und nur, wo dies angebracht ist. Es gibt mehrere Ausnahmen, die Lizenzierungsmodelle für den offenen Zugang insgesamt ausschließen. Die Kommission ist verpflichtet, urheberrechtlich geschützte Dokumente zur Weiterverwendung zur Verfügung zu stellen. Die OTIF ist Eigentümerin ihrer Dokumente und kann Eigentumsrechte wie Urheberrechte und sonstige einschlägige Rechte des geistigen Eigentums an diesen Dokumenten geltend machen. Daher wird vorgeschlagen, die Entwicklung einer internen Politik für die Verwaltung des geistigen Eigentums an Dokumenten für die OTIF zu unterstützen. Grundsätzlich sollte eine solche Politik nicht über die Vorschriften hinausgehen, die die Kommission auf ihre eigenen Dokumente anwenden muss, oder die in der Richtlinie (EU) 2019/1024 festgelegt sind.

Für den Schutz des Namens, der Abkürzung und des Logos der OTIF gemäß Artikel 6ter der Pariser Übereinkunft zum Schutz des gewerblichen Eigentums ist die EU über das Übereinkommen der Welthandelsorganisation über handelsbezogene Aspekte der Rechte des geistigen Eigentums (TRIPS) zuständig. Sie hat auch Rechtsvorschriften in diesem Bereich erlassen, z. B. die Verordnung (EU) 2017/1001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Juni 2017 über die Unionsmarke[7].

TOP 10 – Einbindung von registrierten Interessengruppen in den Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit:

Auf seiner zweiten Tagung nahm der Ausschuss eine „Empfehlung zur Einbindung von Interessengruppen in die Arbeit der OTIF“ (Anlage OTIF-22002-JUR 2) an. Er beschloss ferner, den Status eines „registrierten Interessenvertreters“ im Wege eines schriftlichen stillschweigenden Verfahrens und im Konsens zu gewähren.

Obwohl die Empfehlung erfolgreich umgesetzt wurde, bedarf es aufgrund des Rücktritts eines Sachverständigen und der Anfragen von interessierten Eisenbahnunternehmen zu der Möglichkeit, einen Sachverständigen zur Vertretung ihrer Interessen zu benennen, in Bezug auf die Kategorien von Sachverständigen einer Präzisierung.

Der Ausschuss wird auf seiner 5. Tagung voraussichtlich einen Beschluss zur Klarstellung des Begriffs „Sachverständiger“ fassen, damit dieser Sachverständige in ihrer Eigenschaft als unabhängige Experten und Sachverständige als Vertreter juristischer Personen, die im internationalen Eisenbahnsektor tätig sind, wie etwa Beförderer und Infrastrukturbetreiber, bezeichnet. Es wird vorgeschlagen, diesen Vorschlag für den Zweck der Einbindung von Interessengruppen in die Tätigkeiten des Ausschusses zu unterstützen.

[7] ABl. L 154 vom 16.6.2017, S. 1.

4. RECHTSGRUNDLAGE

4.1. Verfahrensrechtliche Grundlage

4.1.1. Grundsätze

Nach Artikel 218 Absatz 9 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) werden 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“, durch Beschlüsse festgelegt.

Der Begriff „rechtswirksame Akte“ erfasst auch Akte, die kraft völkerrechtlicher Regelungen, denen das betreffende Gremium unterliegt, Rechtswirkung entfalten. Darunter fallen auch Instrumente, die völkerrechtlich nicht bindend, aber geeignet sind, „den Inhalt der vom Unionsgesetzgeber … erlassenen Regelung maßgeblich zu beeinflussen“[8].

4.1.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Der OTIF-Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit ist ein durch eine Übereinkunft – nämlich gemäß Artikel 13 § 2 des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) – eingesetztes Gremium.

Die Akte, die der Ausschuss annehmen soll, stellen rechtswirksame Akte dar. Die vorgesehenen Akte werden zur Annahme von Akten führen, die nach den für das betreffende Gremium geltenden völkerrechtlichen Regelungen verbindlich sind und geeignet sind, den Inhalt von EU-Rechtsvorschriften maßgeblich zu beeinflussen, nämlich den Inhalt der Richtlinie 2012/34/EU, der Verordnung (EU) 2020/1056 und der Verordnung (EU) Nr. 910/2014.

Der institutionelle Rahmen des Übereinkommens wird durch die vorgesehenen Akte weder ergänzt noch geändert.

Somit ist Artikel 218 Absatz 9 AEUV die verfahrensrechtliche Grundlage für den vorgesehenen Beschluss.

4.2. Materielle Rechtsgrundlage

Die materielle Rechtsgrundlage für einen Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV hängt in erster Linie von Zweck und Inhalt des vorgesehenen Rechtsakts ab, zu dem ein im Namen der Union zu vertretender Standpunkt festgelegt wird. Liegt dem vorgesehenen Rechtsakt ein doppelter Zweck oder Gegenstand zugrunde und ist einer davon der wesentliche, während der andere von untergeordneter Bedeutung ist, so muss der Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV auf eine einzige materielle Rechtsgrundlage gestützt werden, nämlich auf diejenige, die der wesentliche oder vorrangige Zweck oder Gegenstand verlangt.

Hauptzweck und Inhalt des vorgesehenen Rechtsakts betreffen den Eisenbahnverkehr. Somit ist Artikel 91 AEUV die materielle Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss.

4.3. Schlussfolgerung

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

[8] Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 61 bis 64.

2023/0388 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den im Namen der Europäischen Union auf der 5. Tagung des OTIF-Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit zu vertretenden Standpunkt

(Text von Bedeutung für den EWR)

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 des Rates[9] und 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) beigetreten.

(2) Gemäß Artikel 2 seiner Geschäftsordnung umfasst das Mandat des OTIF-Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit (im Folgenden „Ausschuss“): a) die Vorbereitung von Änderung- oder Ergänzungsentwürfen zum Übereinkommen; b) die Beratung in Rechtsfragen, entweder auf eigene Initiative oder auf Ersuchen der in Artikel 13 §§ 1 und 2 des Übereinkommens genannten Organe oder auf Ersuchen der von ihnen eingerichteten Organe; c) die Förderung und Erleichterung der Anwendung und Umsetzung des Übereinkommens; d) die Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten; e) die Beschlussfassung über die Zusammenarbeit mit anderen internationalen Organisationen und Verbänden, einschließlich der Einrichtung und Auflösung beratender Kontaktgruppen mit anderen internationalen Organisationen und Verbänden, sowie der Überwachung der Tätigkeiten dieser Kontaktgruppen.

(3) Die Union beteiligt sich gemäß den Bestimmungen des COTIF, der Geschäftsordnung des Ausschusses und des Übereinkommens über den Beitritt der Union zum COTIF an dem Ausschuss.

---

[9] 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).

(4) Der Ausschuss wird auf seiner 5. Tagung, die vom 7. bis 9. November 2023 stattfinden soll, entscheiden über eine rechtlich beratende Stellungnahme zur Anwendung des Anhangs E des COTIF auf Serviceeinrichtungen; mögliche Optionen zur Änderung des Anhangs B des COTIF, um die Einführung des elektronischen Frachtbriefs für den Schienenverkehr zu erleichtern; bestimmte Aspekte der Ausarbeitung einer Langfriststrategie für die OTIF; mögliche Optionen zur Änderung des COTIF in Bezug auf die Suspendierung und Beendigung des COTIF und/oder der Mitgliedschaft in der OTIF eines bestimmten OTIF-Mitglieds; die Vorbereitung einer Empfehlung über die Verwendung elektronischer Signaturen in der offiziellen Kommunikation zwischen der OTIF und ihren Mitgliedern; die Entwicklung einer Urheberrechtspolitik und Vorbereitung von Leitlinien zum Schutz des Namens, der Abkürzung und des Logos der OTIF; und die Präzisierung des Begriffs „Sachverständiger“ für die Zwecke der Einbindung von Interessengruppen in die Tätigkeiten des Ausschusses.

(5) Es ist angezeigt, den im Namen der Union auf der 5. Tagung des Ausschusses zu vertretenden Standpunkt festzulegen, da die Union Mitglied der OTIF ist und die vom Ausschuss zu fassenden Beschlüsse zur Annahme völkerrechtlich verbindlicher Akte führen können, die geeignet sind, den Inhalt von EU-Rechtsvorschriften maßgeblich zu beeinflussen, nämlich den Inhalt der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums[10], der Verordnung (EU) 2020/1056 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 über elektronische Frachtbeförderungsinformationen[11] und der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über elektronische Identifizierung und Vertrauensdienste für elektronische Transaktionen im Binnenmarkt und zur Aufhebung der Richtlinie 1999/93/EG[12].

(6) Es wird erwartet, dass der Ausschuss über eine rechtlich beratende Stellungnahme zur Anwendbarkeit der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (ER CUI, Anhang E des COTIF) auf Serviceeinrichtungen entscheidet. Es ist notwendig, für eine harmonisierte und ergänzende Auslegung dieser Vorschriften und der in den OTIF-Mitgliedern geltenden Rechtsvorschriften in Bezug auf diese Serviceeinrichtungen zu sorgen, insbesondere, was die Union betrifft, in Bezug auf die Richtlinie 2012/34/EU.

(7) Die geltenden Bestimmungen des COTIF erlauben die Verwendung des elektronischen Frachtbriefs auf der Grundlage des Grundsatzes der funktionalen Gleichwertigkeit mit der Papierversion. Im Hinblick auf die fortschreitende Digitalisierung des Verkehrs ist es erforderlich, die Angemessenheit des OTIF-Rechtsrahmens zu überprüfen und mögliche Optionen zur Änderung des COTIF in Betracht zu ziehen, um die Einführung des elektronischen Frachtbriefs für den Schienenverkehr zu erleichtern, wobei die in der EU erlassenen Vorschriften gemäß der Verordnung (EU) 2020/1056 zu berücksichtigen sind.

(8) Was die strategische Entwicklung der OTIF betrifft, ist es wichtig sicherzustellen, dass dem Generalsekretär weitere Beratung und Orientierung für die Ausarbeitung einer Langfriststrategie für die OTIF bereitgestellt werden, die der Generalversammlung der

[10] ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32.
[11] ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 33.
[12] ABl. L 257 vom 28.8.2014, S. 73.

OTIF auf ihrer nächsten ordentlichen Tagung zur Prüfung und Annahme vorgelegt werden sollte.

(9) Angesichts der jüngsten geopolitischen Spannungen in der paneuropäischen Region wird erwartet, dass der Ausschuss die Beratungen über die Suspendierung und Beendigung des COTIF und/oder der Mitgliedschaft in der OTIF eines bestimmten Mitgliedstaats wiederaufnimmt. Es muss sichergestellt werden, dass die COTIF-Vorschriften über die Suspendierung und Beendigung von Verträgen und Mitgliedschaften, einschließlich der Einschränkung bestimmter Rechte, ordnungsgemäß überprüft werden, und es muss entschieden werden, ob das COTIF dahin gehend geändert werden sollte, die Integrität der Organisation und des Netzes der OTIF-Mitglieder besser zu schützen sowie die Verwirklichung des Ziels der OTIF, den internationalen Eisenbahnverkehr in jeder Hinsicht zu fördern, zu verbessern und zu erleichtern.

(10) Die Entwicklung der elektronischen Kommunikation erfordert bestimmte administrative Aktualisierungen und Modernisierungen, um die sichere und zuverlässige Verwendung elektronischer Signaturen in der offiziellen Kommunikation zwischen der OTIF und ihren Mitgliedern zu gewährleisten. Es ist wichtig, die Vorbereitung einer diesbezüglichen Empfehlung zu unterstützen, die den unterschiedlichen Erfahrungsgraden der OTIF-Mitglieder Rechnung trägt und im Einklang mit den diesbezüglichen EU-Vorschriften, insbesondere der Verordnung (EU) Nr. 910/2014, steht.

(11) In Bezug auf den rechtlichen Schutz des Namens, der Abkürzung, des Logos und des geistigen Eigentums der OTIF kann der Ausschuss beschließen, für die OTIF eine Politik für die Verwaltung des geistigen Eigentums an Dokumenten zu entwickeln. Diese Politik sollte so gestaltet sein, dass die Weiterverwendung von Informationen und Dokumenten, die Eigentum der OTIF sind, im Einklang mit den Bestimmungen der Richtlinie (EU) 2019/1024 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 über offene Daten und die Weiterverwendung von Informationen des öffentlichen Sektors[13] und des Beschlusses 2011/833/EU der Kommission vom 12. Dezember 2011 über die Weiterverwendung von Kommissionsdokumenten[14] erleichtert wird.

(12) Der Ausschuss kann beschließen, den Begriff „Sachverständiger“ im Zusammenhang mit der „Empfehlung zur Einbindung von Interessengruppen in die Arbeit der OTIF“ zu präzisieren. Angesichts der Bedeutung einer angemessenen Einbindung von Interessengruppen in die Tätigkeiten des Ausschusses ist es notwendig, für eine einheitliche Auslegung dieses Begriffs zu sorgen.

(13) Die vorgeschlagenen Beschlüsse, die auf der 5. Tagung des Ausschusses gefasst werden sollen, stehen im Einklang mit dem Recht und den strategischen Zielen der Union und sollten daher unterstützt werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der Standpunkt, der im Namen der Union auf der 5. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) zu vertreten ist, ist im Anhang festgelegt.

[13] ABl. L 172 vom 26.6.2019, S. 56.
[14] ABl. L 330 vom 14.12.2011, S. 39.

Geringfügige Änderungen der im Anhang dieses Beschlusses dargelegten Standpunkte können ohne weiteren Beschluss des Rates von den Vertretern der Union in dem Ausschuss vereinbart werden.

Artikel 2

Dieser Beschluss ist an die Kommission gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am […]

Im Namen des Rates
Der Präsident /// Die Präsidentin