



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES
ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN INTERNATIONALEN EISENBahnVERKEHR
INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY RAIL

Arbeitsgruppe « ER CUI »

1. Tagung

Bericht

Bern, 10. Dezember 2014

TAGESORDNUNG

1. Eröffnung der Tagung
2. Wahl des Vorsitzenden
3. Teilrevision der ER CUI – erste Überlegungen
4. Verschiedenes
5. Datum und Ort der nächsten Tagung

BERATUNGEN

1. Eröffnung der Tagung

Herr Davenne, Generalsekretär, eröffnet die Tagung und heißt alle bei dieser 1. Tagung der Arbeitsgruppe CUI anwesenden Experten der Mitgliedstaaten und der interessierten Verbände herzlich willkommen. Er begrüßt insbesondere die Vertreter von EIM und RNE, die an einer von der OTIF organisierten Tagung zum ersten Mal teilnehmen.

AT und **DE** stellen fest, dass nur ins Englische gedolmetscht wird, und fragen, wann und auf welcher Grundlage entschieden wurde, dass nur in eine der Arbeitssprachen gedolmetscht wird.

Der **GS** erläutert, dass dies so in der Arbeitsgruppe CUV, bei der es sich ebenfalls um eine Arbeitsgruppe des Generalsekretärs gehandelt hat, gehandhabt wurde. Konsequenterweise wird diese Praxis weitergeführt.

DE bedauert dieses Vorgehen und weist darauf hin, dass hierzu kein formeller Beschluss gefasst worden sei, und fragt sich, ob damit ein Teil der Fachkunde nicht verloren gehe und die Qualität der Arbeit infolgedessen nicht leiden werde.

Der **GS** schließt die Diskussion damit, dass diese Frage allenfalls im Verwaltungsausschuss, aber nicht in dieser Arbeitsgruppe weiter diskutiert werden könnte. Es handle sich ja um eine Frage mit finanziellen Auswirkungen.

2. Wahl des Vorsitzenden

Die **Arbeitsgruppe** wählt den Generalsekretär zum Vorsitzenden dieser Tagung.

3. Teilrevision der ER CUI – erste Überlegungen

- Dok. CUI 1/2 – Zu überarbeitende Themen - Rahmenbemerkung
- Dok. 1/3 – Stellungnahmen interessierter internationaler Organisationen und Verbände zur Revision der ER CUI (CIT und IVT)
- Dok. 1/4 – Comments from European Rail Infrastructure Managers (EN)
- Sitzungsdok. 1 – EIM Positionspapier (Übersetzung aus dem EN)
- Sitzungsdok. 2 – Stellungnahme Belgiens (nur FR)¹

Der **Vorsitzende** bezieht sich auf die Rahmenbemerkung und präsentiert die wichtigsten Fragen, die sich stellen. Er präzisiert, dass seine Präsentation (s. Anlage) im Vergleich mit dem Dokument CUI 1/2 inzwischen um einige zusätzliche Elemente angereichert worden sei, die sich aus einem Meinungs austausch mit den Stakeholdern ergeben hätten. Die Rahmenbemerkung sei bewusst so konzipiert worden, dass sie nur Fragen stelle, jedoch noch keine Textvorschläge enthalte. Er betont, dass seine Präsentation ebenfalls die Tatsache

¹ Alle Dokumente sind auf der Website der OTIF zugänglich:
<http://www.otif.org/recht/arbeitsgruppe-revision-der-er-cui/arbeitsdokumente.html>

berücksichtige, dass eine Grundsatzdiskussion zu einer Revision der CUI in einer vom Single European Railway Area Committee (SERAC) der Europäischen Kommission eingesetzten Arbeitsgruppe am 26. November 2014 in Brüssel stattgefunden habe.

Der **Vorsitzende** schildert die Ausgangslage, die parallele Entwicklung des Rechtes der EU und des COTIF und zeigt auf, wie beides vom Zeitpunkt der Schaffung der CUI verknüpft sei. Die Regelungen auf der Ebene des COTIF konzentrierten sich vom Anfang an auf vertragliche Verhältnisse, wobei den zwingenden Vorschriften des Rechtes der EU Rechnung getragen werden musste.

Eine für die Anwendung der CUI - und im Allgemeinen für die Zusammenarbeit der OTIF mit der EU - schwierige Zeit zwischen 2006 und 2011 sei in mehreren Schritten überwunden worden:

- Erste Revision der CUI im Jahre 2009, dank der die CUI mit dem sich entwickelnden EU Recht kompatibel geworden sind (die revidierte Fassung ist am 1.12.2010 in Kraft getreten);
- Beitritt der EU zum COTIF zum 1.7.2011;
- beim Depositär eintreffende Rücknahmen der Vorbehalte seitens der Mitgliedstaaten der EU gegen die CUI (Artikel 42 COTIF).

Nichtsdestoweniger gebe es bis heute kaum praktische Fälle der Anwendung der CUI. Die Idee der CUI sei hingegen in juristischen Diskussionen präsent.

Bei der Anwendung der Haftungsregelungen der CUI gelte es zwei Kategorien von Schäden zu unterscheiden:

- Einerseits gehe es um Fälle von indirekten Schäden, in denen sich die Frage stelle, ob im betreffenden Zug tatsächlich ein Reisender mit einem CIV-Fahrschein oder eine nach den ER CIM aufgegebenen Sendung befördert worden sei, um feststellen zu können, ob eine Entschädigung nach dem Landesrecht oder nach den ER CIV/CIM ausgezahlt worden sei, und davon abhängig, welche Rechtsgrundlage für den Rückgriff des Beförderers gilt.
- Andererseits gebe es Fälle von direkten Schäden, bei denen man sich nicht nach diesen klaren Regeln richten könne.

Die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur erfolge auf der Grundlage eines oder im Falle von grenzüberschreitenden Verkehrsdiensten auf der Grundlage zweier oder mehrerer Nutzungsverträge. So stütze sich z.B. der Betrieb der Züge Lyria auf zwei neben einander bestehende Verträge über die Nutzung der Infrastruktur in Frankreich und in der Schweiz.

Zu Artikel 1 CUI gebe es derzeit zwei verschiedene Auslegungen zur Frage, wann die CUI zur Anwendung kommen, nämlich:

- in Bezug auf jede Nutzung der Infrastruktur, auf der internationale Beförderungen durchgeführt werden können, d.h. de facto eine Ausweitung auf nationale Verkehre;

- in Bezug auf die Nutzung der Infrastruktur (tatsächlich nur) für den internationalen Verkehr, was allerdings im Recht der EU nicht vorgesehen ist.

Es scheine, dass das CIT eher für die erste Auslegung sei. Nach Meinung des Vorsitzenden gehe jedoch eine solche Auslegung zu weit. Schließlich könne man auf keiner regionalen Strecke ausschließen, dass sie für einen Reisenden einen Teil seiner über eine oder mehrere Grenzen führenden Reise bildet. Wenn man sich als Beispiel die Strecke Marseille-Toulon vorstelle, wäre es doch übertrieben zu behaupten, dass diese Strecke für den internationalen Verkehr bestimmt sei.

Das Kriterium „Nutzung der Infrastruktur für grenzüberschreitende Verkehrsdienste“ scheine der Realität eher gerecht zu sein. Dabei müsse man im Auge behalten, dass bei grenzüberschreitenden Verkehrsdiensten in der Praxis trotz eines „one-stop-shop“ zwei oder mehrere Nutzungsverträge geschlossen werden. Auch bei diesem Kriterium sollten wenn möglich alle Verkehrsdienste im Rechtsregime der ER CIV/CIM abgedeckt werden.

Der Vorsitzende zeigt anhand eines anschaulichen Beispiels (s. Folie 10 der diesem Bericht beigefügten Präsentation) die Auswirkung auf die Anwendung der CUI je nachdem, ob man bei der Definition der grenzüberschreitenden Verkehrsdienste entweder auf die vorab vereinbarten Zugtrassen („pre-constructed international train paths“) oder auf die Trassenbestellung („train path order“) gemäß TAF TSI bzw. TAP TSI abstellt.

Er fasst die von den Verbänden der Stakeholder eingegangenen Antworten kurz zusammen und bedankt sich ausdrücklich für deren Positionspapiere, Bemerkungen und Hinweise betreffend beide Themenbereiche, den Anwendungsbereich und das einheitliche Haftungsregime.

Zum Schluss seiner Präsentation skizziert das weitere Vorgehen wie folgt:

Fahrplan

- Die CUI gelten für internationale Verkehrsdienste, d. h. der Anwendungsbereich ist geknüpft an die **„Verwendung der Infrastruktur für internationale Verkehrsleistungen.“**
- Behandlung der Frage des Anwendungsbereiches für indirekte Schäden, dieser sollte demjenigen für direkte Schäden entsprechen.
- Im Rahmen dieser Arbeiten soll auch die Verbindung mit den Trassenverträgen für solche Verkehrsleistungen geklärt werden.
- Behandlung der Frage eines internationalen einheitlichen Haftungsregimes hinter den internationalen Trassenverträgen für internationale Verkehrsleistungen.

=> Die OTIF wird gemeinsam mit CIT/CER/EIM und Railnet Europe entsprechende Bestimmungen ausarbeiten.

Er fügt hinzu, dass er die Frage der Serviceinfrastruktur absichtlich bei Seite gelassen habe. Diese sollte nicht in die Überlegungen zum Anwendungsbereich mit einbezogen werden.

Die **Europäische Kommission** berichtet, dass sie zum Zeitpunkt der Tagung des Revisionsausschusses (25.-26.6.2014) nicht in der Lage gewesen sei, eine koordinierte Position zur Revision der ER CUI einzunehmen. Vor diesem Hintergrund sei vom Single European Rail Area Committee (SERAC) eine Arbeitsgruppe ins Leben gerufen worden, die am 26. November 2014 getagt hat. An den Arbeiten dieser Arbeitsgruppe nahmen DE, ES, FR, NL und GB sowie CER, CIT, ERFA, UIC und UIP teil. Da keine offiziellen Anträge vorlagen, habe diese Sitzung nicht eine Koordinierung, sondern nur einen Meinungs austausch zum Ziel gehabt. Das CIT habe in einer ausführlichen Präsentation seine Überlegungen dargelegt, die zu Anregungen zur Änderung der ER CUI geführt haben (Dok. CR 25/12). Bei der Tagung am 26. November anwesende Mitgliedstaaten stellten klar, dass sie die Ausweitung des Anwendungsbereiches der CUI auf den nationalen Verkehr oder die Aufnahme verbindlicher Allgemeiner Bedingungen nicht unterstützen würden. Sie äußerten sich auch in Bezug auf die Ausweitung der Haftungsregeln zurückhaltend. Gleichzeitig bekundeten sie ihre Bereitschaft, über weitere Klärungsvorschläge nachzudenken. Das CIT stellte klar, dass seine Vorschläge noch ausgefeilt werden müssten.

Die Europäische Kommission zeigt sich offen gegenüber allen weiteren Vorschlägen, welche die zwei „roten Linien“ beachten, d.h. **keine Ausweitung auf nationale Verkehre und keine zwingenden Allgemeinen Nutzungsbedingungen**.

Die **Arbeitsgruppe** teilt die Auffassung, dass diese zwei „roten Linien“ beachtet werden müssen.

Das **CIT** bedankt sich für die Gelegenheit, seinen Standpunkt darzulegen. Es hebt zwei wichtigste Punkte hervor:

1. eine Ausweitung der Haftung für indirekte Schäden (über Vermögensschäden infolge Entschädigungen gemäß CIV und CIM hinaus), um die Stellung der Vertragsparteien des Nutzungsvertrags besser auszugleichen;
2. harmonisierte Vorschriften, damit Beförderer internationale Verkehre wie z.B. von Rotterdam nach Genua durchführen können, ohne mit einer riesigen Anzahl an Vorschriften und Dokumenten konfrontiert zu sein. Diese Situation stehe dem Ziel der EU entgegen, den Verkehrsträger Eisenbahn wettbewerbsfähiger zu machen.

Der **IVT** verweist auf seine schriftliche Stellungnahme.

RS dankt dem IVT und dem CIT für ihre Stellungnahmen und Überlegungen. In RS seien der Transportmarkt und der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur noch nicht geöffnet, doch dies werde bald erfolgen. Vor diesem Hintergrund schätzt RS die von den Verbänden schriftlich zur Verfügung gestellten Überlegungen als sehr hilfreich ein.

DE erkundigt sich, ob zuerst eine allgemeine Aussprache über die Präsentation stattfinden werde oder ob es sich direkt zu den einzelnen Punkten der Rahmenbemerkung CUI 1/2 äußern könne.

Der **Vorsitzende** erklärte, dass die Diskussion zu allen in seiner Präsentation erwähnten Punkten nun eröffnet ist.

Nach Auffassung **DE** sollten die Themen „Anwendungsbereich“ und „Haftung“ auseinander gehalten werden. Wenn man beide Themen streng getrennt betrachte und beim Anwendungsbereich auf den Zweck der Nutzung abstelle, könne es nicht auf den einzelnen Reisenden ankommen. Man sollte nicht auf die tatsächliche Nutzung abstellen. Vielmehr müssten die Parteien des Nutzungsvertrags den Zweck der Nutzung im Voraus betrachten, egal ob sie einen Vertrag für eine Nutzungsperiode, einen Rahmenvertrag für eine längere Zeit oder einen Nutzungsvertrag in Bezug auf eine konkrete Zugtrasse zwecks einer spezifischen Beförderung schließen.

Der **Vorsitzende** stimmt dem Grundsatz zu, dass man die Themen „Anwendungsbereich“ und „Haftung“ auseinander halten solle. Dies schließe jedoch nicht aus, die Möglichkeit in Erwägung zu ziehen, ein international einheitliches Haftungsregime einzurichten, das mit den Trassenverträgen verknüpft wäre, die geschlossen werden, um internationale Verkehrsdienste durchführen zu können. Er bemerkt, dass beim Abstellen auf den Zweck der Nutzung die Frage ungeklärt bleibe, wie man im Voraus den internationalen Verkehr charakterisieren könne, da in der Praxis doch kein internationaler Nutzungsvertrag, sondern national geprägte, einzelne Nutzungsverträge mit jedem Infrastrukturbetreiber geschlossen werden. Diese können höchstens mittels eines one-stop-shop geschlossen werden.

GB teilt die Meinung, dass Unklarheiten bezüglich des Anwendungsbereichs bestünden und dass eine zu weite Auslegung zu unlogischen Konsequenzen führe. Das COTIF als ein internationales Übereinkommen sei nicht geeignet, nationalen Verkehr zu regeln. Es sieht das Kriterium „internationale Verkehrsdienste“ im Grundsatz als einen guten Ansatz. Vielleicht brauche es hierzu nur eine Präzisierung. Man könne sicher in weiteren Diskussionen eine geeignete, präzise formulierte Definition finden. Man werde dabei im Auge behalten, dass es in der OTIF auch Mitgliedstaaten gibt, die nicht Mitglieder der EU sind wie z.B. Serbien. Sicher müsse man auch dem Interesse der Beförderer Rechnung tragen. Doch es scheine ihm, dass gerade dieses neue Kriterium dem Interesse der Beförderer genau entspreche, da es mehr Klarheit dahingehend schaffen würde, ob nur internationale oder auch nationale Verkehre unter den Anwendungsbereich fallen.

Der **Vorsitzende** pflichtet GB bei und präzisiert, dass Verkehre aus Mitgliedstaaten wie Serbien oder der Türkei in die EU führen können. Auch dies sei ein Aspekt, der dafür spreche, den Anwendungsbereich neu und präziser zu definieren. Er schlägt vor, sich bei der Neudefinition an die Definitionen der Begriffe „grenzüberschreitender Güterverkehrsdienst“ und „grenzüberschreitender Personenverkehrsdienst“ in der Richtlinie 2012/34/EU anzulehnen. Den entsprechenden Textvorschlag sollte eine informelle Arbeitsgruppe erarbeiten. Vor allem das Mitwirken der Verbände der Stakeholder sei sehr erwünscht. Er ist überzeugt, dass das CIT und die CER interessiert sein werden mitzuwirken.

EIM bestätigt das Interesse, in der informellen Redaktionsgruppe mitzuwirken.

RNE wäre im Prinzip nicht abgeneigt, in einer Redaktionsgruppe zu arbeiten, erklärt jedoch, dass es nicht eine Stellungnahme zu einem Gesetzesentwurf abgeben könne, da dies Aufgabe der CER sei, auch für die Infrastrukturgesellschaften, die Mitglieder von RNE sind.

DE erklärt, dass es gerne an der Revision der CUI mitwirken würde, sobald konkrete Textvorschläge vorliegen. Im Moment befinde sich die Revision in einem sehr frühen Stadium. In dieser Etappe könne es sich höchstens um ein Brainstorming handeln.

Der **Vorsitzende** legt Wert darauf, dass es doch wichtig sei, sich auf ein allgemeines Verständnis zu einigen, in welcher Richtung die Arbeiten weiter geführt werden sollen. Die in der SERAC Arbeitsgruppe am 26. November geführte Diskussion müsse hier nicht wiederholt werden.

GB zeigt sich ebenfalls interessiert, sich an weiteren Arbeiten zu beteiligen.

Auf eine Frage von **GB** präzisiert der **Vorsitzende**, dass für die Revision der CUI mehr Zeit erforderlich sein werde, so dass es nicht möglich sei, diesen Punkt auf die Tagesordnung der Generalversammlung zu setzen, die Ende September 2015 stattfinden wird. Man müsse sicher mit drei bis vier Monaten Diskussionen in einer kleinen Arbeitsgruppe, bestehend aus OTIF, CIT, CER, EIM, vielleicht RNE sowie DE und GB, rechnen. Die OTIF wird mit Hilfe der Partnerorganisationen einen ersten Vorschlag ausarbeiten.

Auf eine Frage **DE** bestätigt der **Vorsitzende**, dass der erste Vorschlag allen Mitgliedstaaten übermittelt werde. **DE** vermutet, dass der Zeitpunkt dieser ersten Sitzung vor dem Jahresende einige Mitgliedstaaten daran gehindert habe teilzunehmen, obwohl sie vielleicht interessiert gewesen wären, bei weiteren Arbeiten in der Arbeitsgruppe mitzuwirken.

Der **Vorsitzende** betont, dass es sich bei den Beratungen betreffend den ersten Entwurf um eine sehr beschränkte Arbeitsgruppe von motivierten Experten handeln werde, die nur in einer Sprache, und zwar Englisch, arbeiten werde.

Der **Vorsitzende** beabsichtigt das folgende Vorgehen:

- Die OTIF wird mit dem Input der Stakeholder und interessierten Mitgliedstaaten bis 23. März 2015 einen ersten Textentwurf erstellen und sich dabei nach dem Fahrplan auf Seite 4 richten.
- Dieser Entwurf wird im Hinblick auf Kommentare am 23. März 2015 an alle Mitgliedstaaten und die betroffenen Stakeholder verschickt.
- Der Entwurf wird von einer Redaktionsgruppe diskutiert. Auch andere Mitgliedstaaten als diejenigen, die an der ersten Sitzung der Arbeitsgruppe teilgenommen haben, können Mitglieder der Redaktionsgruppe sein.
- Der Entwurf wird (vorzugsweise per E-Mail-Korrespondenz oder, wenn nötig, in persönlichen Treffen mit Stakeholderverbänden nur in EN) bis Anfang Juni 2015 diskutiert.
- 8. Juni 2015 – Die Einberufung der 2. Tagung der Arbeitsgruppe CUI für den 8. Juli 2015 wird zusammen mit dem durch die Redaktionsgruppe im Ergebnis der vorbereitenden Diskussion geänderten Textentwurf versandt.

Die **Arbeitsgruppe** nimmt diese Pläne zur Kenntnis.

DE erklärt, dass es eine Diskussion zu den einzelnen Punkten der Rahmenbemerkung für erforderlich halte. Es erhält Gelegenheit, seine Stellungnahme zu den verschiedenen in der Rahmenbemerkung angesprochenen Fragen vorzutragen.

In zwei Fragen schließt sich **DE** dem vom **GS** vertretenem Standpunkt an, nämlich

- dass die CUI sich nur auf die Nutzung der Infrastruktur für internationale Verkehre beziehen sollen; es bestehe kein Bedarf, deren Anwendung auf nationale Verkehre auszuweiten. Eine allfällige Übernahme ins nationale Recht einzelner Mitgliedstaaten bleibe diesen unbenommen;
- dass kein neuer Regelungsbedarf bezüglich der Nutzung der Serviceinfrastruktur bestehe. Ein Teil der Serviceinfrastruktur ist bereits durch Artikel 3 Buchst. a) CUI erfasst.

Der **Vorsitzende** schließt daraus, dass in Bezug auf diese zwei Punkte eine einhellige Meinung in der Arbeitsgruppe herrscht.

DE legt dann seine Position hinsichtlich derjenigen Punkte dar, in denen es den Standpunkt des GS nicht teile. Laut DE sollte man das bisherige wesentliche Element der Definition des Anwendungsbereichs der CUI „Verkehre CIV/CIM“ beibehalten. Es könnte jedoch überlegt werden, ob weitere Anwendungsfälle zusätzlich aufgenommen werden sollten, etwa

- wenn die Parteien des Nutzungsvertrags in verschiedenen Mitgliedstaaten ihren Sitz haben oder
- wenn die von einem Infrastrukturbetreiber betriebene Schieneninfrastruktur über die Grenze eines Mitgliedstaates bis in einen anderen Mitgliedstaat reicht.

Ferner äußert DE seine Bedenken in Bezug auf den Begriff „Nutzung internationaler Trassen“ und warnte davor, ein Anwendungsproblem durch ein anderes zu ersetzen. Der Begriff sei im COTIF und dessen Anhängen bisher nicht geläufig und daher unklar. Eine Infrastruktur, die zum Zwecke der Durchführung internationaler Beförderungen genutzt werden soll, sei schon bisher vom Wortlaut des Artikels 1 CUI erfasst.

Der **Vorsitzende** teilt die Meinung, dass es schwierig sei, internationale Trassen klar zu definieren. Doch gerade dies sei die Aufgabe, die der OTIF bevorsteht. Wie in seiner Präsentation dargestellt, biete es sich an, auf grenzüberschreitende Verkehrsdienste abzustellen und sich bei deren Definition an den Begriffsbestimmungen des Artikels 3 der Richtlinie 2012/34/EU „grenzüberschreitender Güterverkehrsdienst“ und „grenzüberschreitender Personenverkehrsdienst“ zu orientieren.

DE weist für diesen Fall darauf hin, dass dabei die Tatsache berücksichtigt werden müsste, dass der Kreis der Mitgliedstaaten, an die sich die erwähnte Richtlinie richtet, und der Mitgliedstaaten der OTIF, welche die CUI anwenden, nicht vollständig deckungsgleich ist.

DE teilt mit, dass es das in der Präsentation dargestellte Problem „direkter Schäden“ nicht ganz verstehe. Artikel 8 § 1 a) und b) CUI begründe eine Haftung für alle Personen- und Sachschäden. Er mache die Haftung nicht davon abhängig, dass der Geschädigte oder mindestens ein Reisender einen Beförderungsvertrag nach CIV abgeschlossen habe. Dies folge auch nicht aus der Anwendungsvorschrift des Artikels 1 CUI.

Das Anliegen des CIT betreffend die Ausweitung des Rückgriffsrechtes des Beförderers auf gemäß der Fahrgastrechte-Verordnung (PRR) ausbezahlte Entschädigungen könne DE hingegen gut nachvollziehen, finde jedoch, dass die dahingehende Anregung des CIT, wie sie im Dokument CR 25/12 stand, zu weit gehe („Vermögensschäden, die sich daraus ergeben, dass der Beförderer Entschädigungen gemäß ER CIV, ER CIM und dem Landesrecht zu

leisten hat ...“). Gegen eine solche Formulierung habe DE erhebliche Vorbehalte. Damit wären nicht nur Entschädigungen gemäß PRR, sondern viele weitere Fälle, bis hin zu jeglichen anderen Entschädigungen, die das Landesrecht nicht verbietet, etwa Vertragsstrafen, mit erfasst. Zudem müsste sich eine solche Ausweitung auch auf Artikel 8 § 2 auswirken. Im Lichte des Artikels 4 CUI betrachtet, hätte diese Ausweitung zur Folge, dass die Parteien diesen weiten Umfang des Rückgriffs bei Vermögensschäden nicht einschränken könnten. Es müsste entweder eine summenmäßige Begrenzung vorgesehen werden oder eine Begrenzung müsste der Parteiendisposition überlassen werden.

Der **Vorsitzende** stimmt DE zu, dass Artikel 8 CUI in seiner heute geltenden Fassung klar ist. Der Anwendungsbereich müsste ebenso klar definiert werden.

Das **CIT** unterstreicht sein Anliegen, die durch Entschädigungen gemäß PRR entstandenen Vermögensschäden in Artikel 8 CUI abzudecken und damit das Verhältnis Beförderer-Infrastrukturbetreiber ins Gleichgewicht zu bringen, und bestätigt seine Bereitschaft, an seinen Anregungen weiter zu arbeiten.

Schließlich äußert sich **DE** zu der in der Rahmenbemerkung enthaltenen Frage, ob Artikel 8 § 1 und Artikel 9 § 1 parallel gestaltet werden sollten. Es scheine nach seiner Auffassung auf den ersten Blick vertretbar, bedürfte jedoch noch weiterer Überlegungen, und zwar unter Berücksichtigung der Entstehungsgeschichte dieser Bestimmungen und der Gründe, die dazu geführt haben, dass man damals diese Bestimmungen nicht parallel gestaltet hat.

Der **Vorsitzende** betont, dass noch kein dahingehender Vorschlag auf dem Tisch liege, sondern dass man in der Rahmenbemerkung nur eine vom CIT aufgeworfene Frage aufgenommen habe. Er stimmt DE zu, dass weitere Überlegungen dazu erforderlich wären. Doch im Moment werde sich das Sekretariat auf das Thema „Anwendungsbereich“ konzentrieren. Er bedankt sich bei DE für all diese Ausführungen, die für die weiteren Arbeiten sehr nützlich sein werden.

Er bedankt sich ausdrücklich für alle schriftlich eingegangenen Stellungnahmen, insbesondere bei EIM und beim CIT.

4. Verschiedenes

Dieser Punkt entfällt.

5. Datum und Ort der nächsten Tagung

Die nächste Tagung wird für den 8. Juli 2015 nach Bern einberufen werden. Sie wird einen von einer kleinen Redaktionsgruppe ausgearbeiteten Textentwurf (s. „Zusammenfassung der Beschlüsse“²) beraten. Das Dolmetschen wird auf die gleiche Art und Weise organisiert werden wie bei dieser Tagung.

² **DE** schlug vor, den Titel und die Untertitel dieser Anlage wie folgt anzupassen:

ZUSAMMENFASSUNG

1 – Grundsatzentscheidungen der Arbeitsgruppe CUI

2 – Nächste vom OTIF-Generalsekretär geplante Schritte

Der **Vorsitzende** schließt die Tagung und dankt allen Anwesenden für die aktive Teilnahme. Er bringt seine Freude zum Ausdruck, dass Vertreter von Infrastrukturbetreibern bei der Suche nach einer neuen Lösung für den Anwendungsbereich der CUI mitarbeiten werden, und freut sich auf die künftigen Diskussionen.

ANLAGEN:

- Liste der Teilnehmer
- Präsentation des Generalsekretärs
- Zusammenfassung der Beschlüsse ²

Ferner schlug es vor,

- im **ersten Teil** Punkt 1 den Klammerzusatz, Punkt 2 den zweiten Satz und die Punkte 3 bis 5 vollständig zu streichen. Der Punkt 6 würde damit zu Punkt 3 der „Grundsatzentscheidungen“;
- den **zweiten Teil** (erster Aufzählungsstrich) mit den Worten „Der OTIF Generalsekretär wird ...“ einzuleiten;
- den dritten und vierten Aufzählungsstrich vollständig zu streichen;
- den fünften und sechsten Aufzählungsstrich wie folgt anzupassen:
 - 8. Juni 2015 – Die Einberufung der 2. Tagung der Arbeitsgruppe CUI wird gemeinsam mit dem ~~von der Redaktionsgruppe im Ergebnis der vorbereitenden Diskussion~~ - gegebenenfalls noch einmal geänderten – Textentwurf des OTIF-Generalsekretärs und den Kommentaren versandt.
 - 8. Juli 2015 – 2. Sitzung der Arbeitsgruppe CUI ~~mit denselben Regelungen in Bezug auf die Verdolmetschung, die den Entwurf zusammen mit den Kommentaren diskutiert.~~



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES
ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR
INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY RAIL

**Groupe de travail "RU CUI"
Arbeitsgruppe „ER CUI“
Working group „CUI UR“**

**1^{ère} session/1. Sitzung/1st session
Berne/Bern, 10.12.2014**

**Liste des participants
Teilnehmerliste
List of participants**

**I. Gouvernements
Regierungen
Governments**

Allemagne/Deutschland/Germany

Mme/Fr./Ms **Anja Reifenrath**

Richterin am Landgericht, Referentin
Bundesministerium für Justiz und für
Verbraucherschutz
Referat III A 4, Recht der Handelsgeschäfte,
Transportrecht
Mohrenstrasse 37
DE-10117 Berlin



+49 (30) 185 80 95 43

Fax +49 (30) 185 80 95 25

E-mail reifenrath-an@bmjv.bund.de

Autriche/Österreich/Austria

Mme/Fr./Ms **Karin Guggenberger**

Sachbearbeiterin
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und
Technologie
Abteilung IV/SCH 1
Radetzkystraße 2
1031 Wien
Österreich



+43 (1) 711 62 65 21 03

Mobile +43 (664) 96 59 870

Fax +43 (1) 711 62 65 21 99

E-mail Karin.Guggenberger@bmvit.gv.at

Belgique/Belgien/Belgium

S'est excusée.
Hat sich entschuldigt.
Sent apologies.

France/Frankreich/France

S'est excusée.
Hat sich entschuldigt.
Sent apologies.

Norvège/Norwegen/Norway

S'est excusée.
Hat sich entschuldigt.
Sent apologies.

**Royaume-Uni/Vereinigtes Königreich/
United Kingdom**

M./Hr./Mr Alan **Mundy**

Policy Advisor, Rail Executive
Department for Transport
Rail Technical International and Safety
4th Floor - Great Minster House
33 Horseferry Road
London SW1P 4DR
United Kingdom

 +44 (20) 79 44 67 06
Mobile
Fax +44 (20) 79 44 21 63
E-mail Alan.Mundy@railexecutive.gsi.gov.uk

**Royaume-Uni/Vereinigtes Königreich/
United Kingdom**

M./Hr./Mr Jean-François **André**

Barrister
General Counsel's Office
Department for Transport
Zone 2/19 Great Minster House
33 Horseferry Road
GB-London SW1P 4DR

 +44 (020) 79 44 86 62
Fax
E-mail Jean-Francois.Andre@dft.gsi.gov.uk

**Royaume-Uni/Vereinigtes Königreich/
United Kingdom**

M./Hr./Mr Stephen **Davey**

Senior Legal Counsel
Strategy, Risk & Compliance
Network Rail Infrastructure Limited
Kings Place Gallery, 90 York Way
Gb-London N1 9AG

 +44 (020) 33 56 93 55
Mobile +44 07801334211
Fax
E-mail Steve.Davey@networkrail.co.uk

Serbie/Serbien/SerbiaMme/Fr./Ms Branka **Nedeljković**

Head of the Department for Regulatory Affairs
Directorate for Railways
Nemanjina 6
RS-11000 Belgrade

 +381 (11) 362 23 10

Mobile +381 (63) 654 0 38

Fax +381 (11) 361 82 91

E-mail branka.nedeljkovic@raildir.gov.rs

Slovaquie/Slowakei/Slovakia

S'est excusée.

Hat sich entschuldigt.

Sent apologies.

**II. Organisation régionale d'intégration économique
Regionale Organisation für wirtschaftliche Integration
Regional economic integration organisation**

**Union européenne/
Europäische Union/
European Union**

**Commission européenne/
Europäische Kommission/
European Commission**

M./Hr./Mr **László Polgár**

Policy Officer
European Commission - DG MOVE.B.2
Transport policy in general, land transport
Office: DM28 04/008
Rue Demot 28
BE-1049 Brussels/Belgium



+32 (2) 2959349

Fax +36 (1) 795 06 55

E-mail Laszlo.POLGAR@ec.europa.eu

**III. Organisations internationales gouvernementales
Staatliche internationale Organisationen
International governmental Organisations**

OSJD

S'est excusé.
Hat sich entschuldigt.
Sent apologies.

**IV. Organisations et associations internationales non-gouvernementales
Nichtstaatliche internationale Organisationen und Verbände
International non-governmental Organisations or Associations**

CIT

M./Hr./Mr **Cesare Brand**

Generalsekretär
Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT)
Weltpoststrasse 20
CH-3015 Bern

 +41 (31) 350 01 93
Fax +41 (31) 350 01 99
E-mail cesare.brand@cit-rail.org

CIT

Mme/Fr./Ms **Myriam Enzfelder**

Senior Legal Adviser, Personenverkehr –
Infrastrukturnutzung
Comité international des transports ferroviaires (CIT)
Weltpoststrasse 20
3015 Bern
Suisse

 +41 31 350 01 96
Fax +41 31 350 01 99
E-mail myriam.enzfelder@cit-rail.org

EIM

M./Hr./Mr **Tommaso Spanevello**

EU Policy Analyst
EIM aisbl
(European Rail Infrastructure Managers)
Square de Meeûs 1
1000 Brussels
Belgium

 +32 (2) 234 37 73
Mobile +32 (490) 43 98 70
Fax +32 (2) 234 37 79
E-mail tommaso.spanevello@eimrail.org

IVTM./Hr./Mr **Kurt Spera**

Hon. Prof. Dr., Präsident des IVT
Internationaler Verband der Tarifeure (IVT)
Logistik- und Transport-Consult GmbH
Europaplatz 1
Postfach 55
AT-1150 Wien

 +43 (664) 421 04 65
Fax +43 (1) 544 43 99 15
E-mail logotrans@aon.at

RNEMme/Fr./Ms **Yvonne Dessoy**

Chairwoman RNE Legal Matters Working Group
(LM WG)
RNE - RailNetEurope
DB Netz AG
Theodor-Heuss-Allee 7
DE-60486 Frankfurt am Main

 +49 (69) 265 319 49
Fax +49 (69) 265 316 80
E-mail Yvonne.Dessoy@deutschebahn.com

**V. Secrétariat
Sekretariat
Secretariat**

M./Hr./Mr	François Davenne	Secrétaire général Generalsekretär Secretary General ☎ +41 (31) 359 10 10 Fax +41 (31) 359 10 11 E-mail francois.davenne@otif.org
M./Hr./Mr	Carlos del Olmo	Conseiller Rat Counsellor ☎ +41 (31) 359 10 13 Fax +41 (31) 359 10 11 E-mail carlos.delolmo@otif.org
Mme/Fr./Ms	Eva Hammerschmiedová	Conseiller adjoint Stellvertretende Rätin Assistant Counsellor ☎ +41 (31) 359 10 14 Fax +41 (31) 359 10 11 E-mail eva.hammerschmiedova@otif.org
Mme/Fr./Ms	Iris Petra Gries	Premier secrétaire Leitende Referentin Senior Officer ☎ +41 (31) 359 10 15 Fax +41 (31) 359 10 11 E-mail iris.gries@otif.org
Mme/Fr./Ms	Françoise Jäggi	Deuxième secrétaire Referentin First Officer ☎ +41 (31) 359 10 10 Fax +41 (31) 359 10 11 E-mail francoise.jaeggi@otif.org
Mme/Fr./Ms	Dariia Galushko	Young Expert ☎ +41 (31) 359 10 24 Fax +41 (31) 359 10 11 E-mail dariia.galushko@otif.org

**VI. Interprète
 Dolmetscher
 Interpreter**

M./Hr./Mr. David **Ashman**

Traducteur, Chef de division
Translator, Referatsleiter
Translator, Head of Section

Revision der ER CUI

Fragen, die von der Arbeitsgruppe
“ER CUI” zu behandeln sind

GS – AG CUI – 10/12/2014



EU

- RL 91/440/EEC, 95/18, 95/19
- 1. Eisenbahnpaket: RL 2001/12, 13, **14**
- 2. Eisenbahnpaket: RL 2004/49, 50, 51, VO 881/2004
- 3. Eisenbahnpaket:
- RL 2007/58, 2007/59, VO 1370/2007, 1371/2007

OTIF

- 1995-1996 – erkannt, dass eine international einheitliche Regelung betreffend das Verhältnis IB-Beförderer zweckmässig und wünschbar wäre – 1. Entwurf 1.7.1996
- 3.6.1999 – angenommen
- 1.7.2006 – Inkrafttreten
- 2006-2010 – Erklärungen der EU MS – Nichtanwendung der CUI
- 1.7.2011 – Beitritt der EU
- 2011 bis heute – Rücknahmen von Erklärungen



- 24. Tagung des Revisionsausschusses, **Juni 2009**: Art. 3, 5 und 7 abgeändert, neuer Artikel 5bis CUI mit dem EU-Recht kompatibel
- **1.12.2010** – Inkrafttreten der revidierten Fassung der ER CUI
- 25. Tagung des Revisionsausschusses, **Juni 2014**: redaktionelle Anpassung des Artikels 5bis
- **1.7.2015** - Inkrafttreten

Seit 2006 keine tatsächliche Anwendung der ER CUI, der CUI-Gedanke kam jedoch in rechtlichen Diskussionen vor.



Indirekte Schäden



Direkte Schäden





- **Internationaler** CIV-Beförderungsausweis oder CIM-Frachtbrief → Schadenersatz (CIV/CIM), vom Beförderer an den Kunden gezahlt → Rückgriffsrecht gemäß CUI
- **Nationaler** Beförderungsausweis oder Frachtbrief → Schadenersatz (gemäß Landesrecht) vom Beförderer an den Kunden gezahlt → Rückgriffsrecht gemäß Landesrecht



EU/OTIF

CIV/CIM

Einheitliche Rechtsvorschriften

Infrastrukturnutzungsvertrag/-verträge

Bestimmungen der
Richtlinie 2012/34/EU

Haftungsregime

CUI/Landesrecht



Die Nutzung einer Eisenbahninfrastruktur „zum Zwecke der Durchführung internationaler Eisenbahnbeförderungen im Sinne der CIV/CIM“ ist zweideutig:

2 mögliche Interpretationen:

1. Die Infrastruktur muss für internationale Beförderungen lediglich geeignet sein: Es besteht *de facto* eine Ausweitung auf den nationalen Verkehr.
2. Gilt nur für Verträge zur Nutzung der Infrastruktur für internationale Beförderungen, dies hat keine formale Entsprechung im EU-Recht.

→ Welches Kriterium ist anzuwenden?



Sollte der Anwendungsbereich der CUI **mit dem der Trassenverträge für internationale Verkehre verknüpft werden?**

- Wenn der Anwendungsbereich mit der „**Nutzung internationaler Trassen**“ verknüpft wäre, wäre es viel praktischer und klarer.
- In diesem Fall würde die Nutzung der Infrastruktur von „internationalen“, d. h. grenzüberschreitenden Zügen das neue und einzige Kriterium.

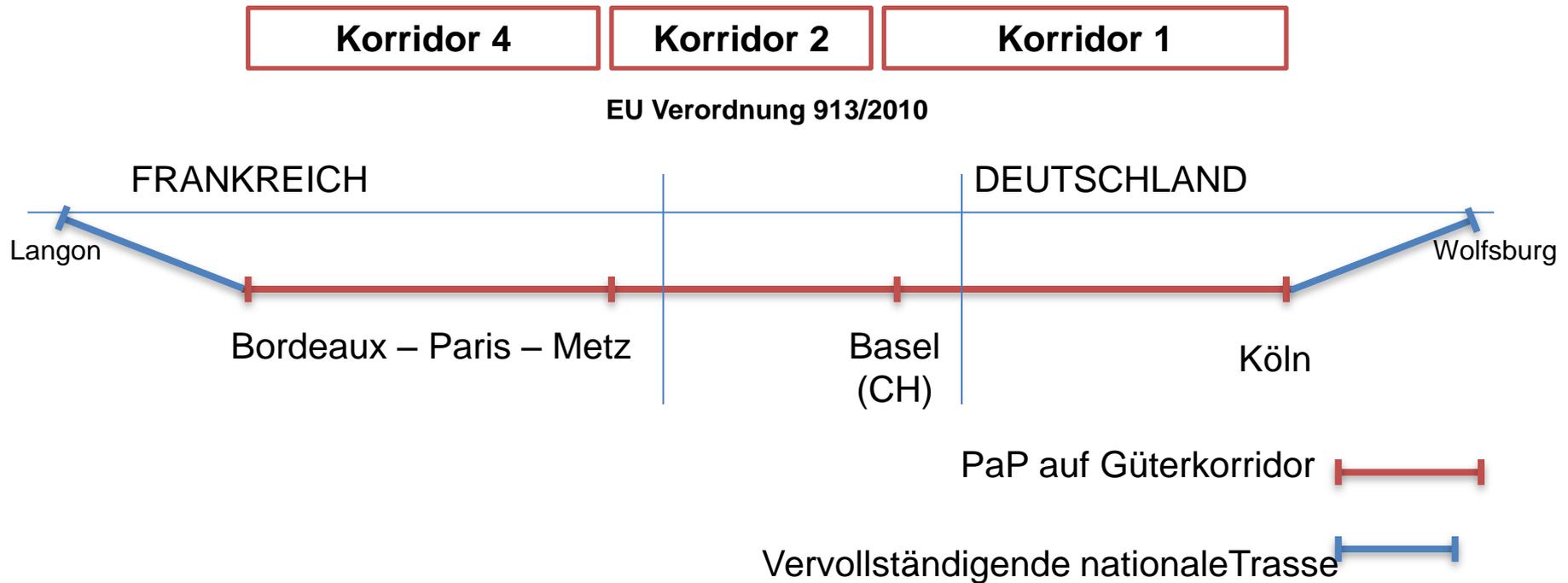


Konsequenzen:

- Mit Blick auf die Entschädigung des Beförderers für indirekte Schäden wäre auch das Rückgriffsrecht des Beförderers im Fall von an den Kunden gemäß nationalem Recht geleisteten Entschädigungen **abgedeckt**, sofern es Fahrgäste oder Güter betrifft, die im Binnenverkehr in „internationalen“ Zügen befördert werden.
- **Das Kriterium sollte so verstanden werden, dass es auch internationale Eisenbahnbeförderungen, die unter einem einzigen einheitlichen Beförderungsvertrag (CIV oder CIM) und mit aufeinanderfolgenden formell nationalen Zügen (wie Thalys oder Lyria) durchgeführt werden, abdeckt.**



Trasse vs. grenzüberschreitende Verkehrsdienste?



Frage:

Solle die Anwendung der CUI begrenzt werden auf bestehende internationale Trassen (PaP) -> rote Linie

oder

auch die Trassen nach der TAF-TSI oder TAP (rote und blaue Linien) berücksichtigen, die für die Durchführung der Beförderung effektiv gebraucht werden?



- **EIM:** “könnte geprüft werden”
- **CIT:** “nur als Rückfallebene”; falls doch, dann eher “Trassenbestellung für einen internationalen Zuglauf” als neues Kriterium (geringere Einschränkung des gegenwärtigen Anwendungsbereichs als im Falle der “internationalen Trassenzuteilung” als Kriterium
- **IVT:** “erscheint zu spezifisch”



- Sollten die CUI-Regelungen, was indirekte Schäden (Rückgriffsrechte) anbelangt, ausgeweitet werden, um weitere Schadenstatbestände abzudecken?
- Wenn ja, sollte der Rückgriff bei Entschädigungszahlungen seitens des Beförderers, die sich auf eine andere gesetzliche Grundlage (nationales Recht) stützen als die ER CIV/CIM, abgedeckt sein?
- Ist es notwendig, eine Parallelität zwischen Artikel 8 § 1 und 9 § 1 zu erreichen? Das heißt soll zusätzlich zur Haftung des Beförderers für Personenschäden (Buchst. a) und für Sachschäden des Infrastrukturbetreibers (Buchst. b) ein neuer Buchstabe c) eingeführt werden, um auch Vermögensschäden des Infrastrukturbetreibers (indirekte Schäden) abzudecken?



- **EIM:** „die Haftung für indirekte Schäden sollte nicht ausgeweitet werden“; “das finanzielle Gleichgewicht der IB sollte beibehalten werden”
- **CIT:** dem Revisionsausschuss vorgelegte Anregungen:
 - Rückgriff auch für Entschädigungen vorsehen, die gemäß Landesrecht an die Kunden des Beförderers gezahlt wurden
 - die Bestimmung abzuändern, die es den Parteien erlaubt, Vereinbarungen zu treffen
- **IVT:** für die Ausweitung der Haftung für indirekte Schäden (sofern das nationale Recht klar definiert ist – maßgebend dafür ist die Infrastruktur)



Ist es nötig, auf EU-Ebene ein einheitliches internationales Haftungsregime zu haben für die internationalen Trassenverträge für internationale Dienste?

- Die Definition für grenzüberschreitende Dienste aus der Richtlinie 2012/34/EU könnte verwendet werden, angepasst an die Tatsache, dass in den meisten Fällen verschiedene nationale Trassenverträge aufeinander folgen;
- Die CUI würden *de facto* den Rechtsrahmen für die E-GTC-I bilden, die Frage ihrer Ausweitung auf nationale Trassenverträge bliebe offen.



Vorschlag : Fahrplan für Anpassung der CUI

- Die CUI gelten für internationale Verkehrsdienste, d. h. der Anwendungsbereich ist geknüpft an die „**Verwendung der Infrastruktur für internationale Verkehrsleistungen.**“
- Behandlung der Frage des Anwendungsbereiches für indirekte Schäden, dieser sollte demjenigen für direkte Schäden entsprechen.
- Im Rahmen dieser Arbeiten soll auch die Verbindung mit den Trassenverträgen für solche Verkehrsleistungen geklärt werden.
- Behandlung der Frage eines internationalen einheitlichen Haftungsregimes hinter den internationalen Trassenverträgen für internationale Verkehrsleistungen.
- **=> Die OTIF wird gemeinsam mit CIT/CER/EIM und RailNet Europe entsprechende Bestimmungen ausarbeiten.**



**DANKE FÜR IHRE
AUFMERKSAMKEIT**



ZUSAMMENFASSUNG DER BESCHLÜSSE - ARBEITSGRUPPE „ER CUI“ - 10.12.2014

1 - GRUNDSATZENTSCHEIDUNGEN

1. Die nun folgenden Arbeiten richten sich nach zwei roten Fäden ~~(festgelegt bei der Sitzung der SERAC Arbeitsgruppe am 26.11.2014 in Brüssel):~~
 - Der Anwendungsbereich der ER CUI wird nicht auf den nationalen Verkehr ausgeweitet.
 - Die Allgemeinen Bedingungen werden nicht als verbindlich festgelegt. Das CIT hat dies bei der weiteren Ausarbeitung des Entwurfes zu berücksichtigen.
2. Der Anwendungsbereich einerseits und das Haftungsregime andererseits sollten getrennt voneinander betrachtet werden. Zunächst der Anwendungsbereich, dann das Haftungsregime.
3. Die „Nutzung der Eisenbahn-Infrastruktur für grenzüberschreitende Verkehrsdienste“ sollte als neues Kriterium für den Anwendungsbereich untersucht werden – eine angemessene Definition für „grenzüberschreitende Verkehrsdienste“ muss gefunden werden (diese kann sich auf Artikel 3 der Richtlinie 2012/34/EU stützen). Klärung der Verbindung mit den Trassenverträgen für solche Dienste.
4. Serviceinfrastruktur ist nicht betroffen (über das, was durch Artikel 3 Buchst. a) ohnehin schon erfasst ist).
5. Prüfung der Möglichkeit eines internationalen einheitlichen Haftungsregimes hinter den internationalen Trassenverträgen für grenzüberschreitende Verkehrsdienste.
6. Die Revision der CUI wird mehr Zeit in Anspruch nehmen, aus diesem Grund wird es nicht möglich sein, sie bis zur 12. Generalversammlung im September 2015 abzuschließen.

2 - NÄCHSTE SCHRITTE

- ~~Die~~ Der OTIF-Generalsekretär wird mit dem Input der Stakeholder und interessierten Mitgliedstaaten bis zum 23. März 2015 einen ersten Textentwurf ausarbeiten.
- Dieser Entwurf wird im Hinblick auf Kommentare am 23. März 2015 an alle Mitgliedstaaten und die betroffenen Stakeholder verschickt.

- Der Entwurf wird von einer Redaktionsgruppe diskutiert. Auch andere Mitgliedstaaten als diejenigen, die an der ersten Sitzung der Arbeitsgruppe teilgenommen haben, können Mitglieder der Redaktionsgruppe sein.
- Der Entwurf wird (vorzugsweise per E-Mail-Korrespondenz oder, wenn nötig, in persönlichen Treffen mit Stakeholderverbänden nur in EN) bis Anfang Juni 2015 diskutiert.
- 8. Juni 2015 – Die Einberufung der 2. Tagung der Arbeitsgruppe CUI wird gemeinsam mit dem von der Redaktionsgruppe im Ergebnis der vorbereitenden Diskussion geänderten Textentwurf versandt.
- 8. Juli 2015 – 2. Sitzung der Arbeitsgruppe CUI mit denselben Regelungen in Bezug auf die Verdolmetschung.

