



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

Arbeitsgruppe „ER CUI“

3. Tagung (Bern, 24.11.2015)

Bericht

TAGESORDNUNG

1. Eröffnung der Tagung und Wahl des Vorsitzes
2. Annahme der Tagesordnung
3. Teilrevision der ER CUI: neues Kriterium für den Anwendungsbereich der CUI – Beratung der neuen Textentwürfe des Generalsekretärs vom 14. August 2015 und der hierzu erhaltenen Stellungnahmen und Vorschläge
4. Teilrevision der ER CUI: andere Fragen und von den Mitgliedstaaten erhaltene Vorschläge
5. Verschiedenes
6. Weiteres Vorgehen, Datum und Ort der nächsten Tagung

BERATUNGEN

1. Eröffnung der Tagung und Wahl des Vorsitzenden

Herr Davenne, Generalsekretär, eröffnet die Tagung und heißt alle anwesenden Experten der Mitgliedstaaten, der Europäischen Kommission und der interessierten Verbände herzlich willkommen.

Die **Arbeitsgruppe** wählt **Frau Clio Liégeois (BE) zur Vorsitzenden** dieser Tagung. Die Vorsitzende bedankt sich für die Wahl. Sie erinnert die Teilnehmer daran, dass sie sich in jeder der Arbeitssprachen der OTIF in dieser Tagung äußern können, wobei nur ins Englische gedolmetscht wird.

2. Annahme der Tagesordnung

Die vorläufige Tagesordnung (Dok. CUI 3/2) wird einvernehmlich angenommen.

3. Teilrevision der ER CUI: neues Kriterium für den Anwendungsbereich der CUI – Beratung der neuen Textentwürfe des Generalsekretärs vom 14. August 2015 und der hierzu erhaltenen Stellungnahmen und Vorschläge

- Dok. CUI 3/3 – Neue Entwürfe des Generalsekretärs
- Dok. CUI 3/3 Add. 1 – Stellungnahme Belgiens
- Dok. CUI 3/3 Add. 2 – Stellungnahme der Niederlande
- Dok. CUI 3/3 Add. 3 – Stellungnahme des CIT
- Dok. CUI 3/3 Add. 4 – Anmerkungen von Prof. Freise
- Dok. CUI 3/3 Add. 5 – Stellungnahme der Europäischen Eisenbahninfrastrukturbetreiber (EIM)
- Dok. CUI 3/3 Add. 6 – Stellungnahme Frankreichs¹

Auf Bitte der **Vorsitzenden** fasst das **Sekretariat** in einer Präsentation die eingegangenen Stellungnahmen, die offenen Fragen und mögliche Lösungen zusammen (s. Anlage 2).

Anhand der Folie 11 dieser Präsentation werden folgende Fragen diskutiert:

Würde der angepasste Anwendungsbereich („internationaler Zug“), wie vorgeschlagen, alle Fälle der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur, welche einen Bezug zu Beförderungsverträgen CIV/CIM aufweisen, abdecken? Falls nicht, ist ein zusätzlicher Paragraph in Artikel 1 erforderlich?

Die **Vorsitzende** weist darauf hin, dass der revidierte Anwendungsbereich weiter sein werde als der gegenwärtige. Vor diesem Hintergrund richtet sie die Frage an das CIT, warum es einen zusätzlichen Paragraphen in Artikel 1 als erforderlich halte (s. Dok. CUI 3/3 Add. 3).

Das **CIT** erläutert, dass sein Hauptanliegen sei, dass der Anwendungsbereich und damit das Recht des Beförderers auf Rückgriff gegen den Infrastrukturbetreiber bei Schäden, die ihren Ursprung in der Infrastruktur haben, nicht eingeschränkt werden. Im Falle einer Ausweitung des allgemeinen

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

Anwendungsbereichs würde es auf seiner Anregung betreffend einen besonderen Anwendungsbereich für den Rückgriff des Beförderers nicht bestehen.

Wird der angepasste Anwendungsbereich auch die Nutzung der Infrastruktur für nationale Züge abdecken, die die Grenze nur für eine sehr kurze Strecke überschreiten (z. B. Enschede-Münster, Venlo-Hamm) oder wird er diese ausschließen?

Laut **Prof. Freise** hänge die Antwort auf die Frage, ob die ER CUI in solchen Fällen zur Anwendung kommen oder nicht, davon ab, ob und welche besonderen Vereinbarungen es zwischen den betroffenen Staaten gibt. Eine solche Vereinbarung gebe es z. B. für Züge zwischen Deutschland und Basel Badischer Bahnhof, wonach solche Züge innerdeutschen Verkehr durchführen. Soweit solche Vereinbarungen anzuwenden seien, kämen die ER CUI nicht zur Anwendung. Mangels einer solchen Vereinbarung müssten die ER CUI angewendet werden.

Die **Vorsitzende** ruft in Erinnerung, dass die Möglichkeit den Mitgliedstaaten unbenommen bleibe, die ER CUI auch auf nationale Verkehre anzuwenden. **Prof. Freise** fügt hinzu, dass Mitgliedstaaten, in denen die Regelungen der ER CUI für nationale Verkehre nicht übernommen wurden, besondere Vereinbarungen als die bessere Lösung ansehen könnten.

Sollte der angepasste Anwendungsbereich auch stationäre Nutzung der Eisenbahninfrastruktur abdecken?

Auf eine Frage der **Vorsitzenden** erläutern die **NL**, was sie unter dem Begriff „stationäre Nutzung“ verstehen (s. Dok. CUI 3/3 Add. 2). Es kann sich z. B. um einen leeren Personenzug handeln, der außerhalb eines Bahnhofs zwecks Reinigung oder Vorbereitung steht, bevor es zum Bahnsteig kommt und Reisende einsteigen dürfen. Dieses in der schriftlichen Antwort des Sekretariates auf ihre Fragen stehende Beispiel beziehe sich tatsächlich auf eine Situation, welche die **NL** im Sinne hatten.

Nach Auffassung des **CIT** sei es im Moment offen, bis wohin der Begriff „Infrastruktur“ im Hinblick auf derartige Serviceleistungen reiche. Das **CIT** möchte diese Frage später untersuchen.

Die **Vorsitzende** als Vertreterin **BE** stellt klar, dass für eine stationäre Nutzung in Belgien keine Trasse zugeteilt werde. Trassen würden nur für kommerzielle Nutzung zugeteilt.

Der **GS** macht darauf aufmerksam, dass diese Frage mit der Definition „Beförderer“ zusammenhänge und empfiehlt daher, später darauf zurückzukommen, wenn diese Definition beraten wird.

Ist es notwendig, sich beim Anwendungsbereich auf den internationalen Eisenbahnverkehr ausdrücklich zu beziehen?

Aus Sicht des **CIT** sei der Begriff „internationaler Eisenbahnverkehr“ für die Definition des Anwendungsbereichs nicht zwingend nötig. Wenn man darauf verzichte, könne man den Wortlaut des Artikels 1 § 1 vereinfachen. Das **CIT** bleibe jedoch offen für jede andere Lösung.

Nach Auffassung der **EIM** sollte das Konzept des „internationalen Eisenbahnverkehrs“ im Anwendungsbereich klarer bestimmt und vom nationalen Eisenbahnverkehr abgegrenzt werden. Ein Hinweis auf Artikel 6 COTIF in den Erläuternden Bemerkungen löse das Problem nicht. Eine klare Definition wäre besser. Eine Streichung dieses Begriffs in Artikel 1 wäre für die Infrastrukturbetreiber nicht annehmbar.

Ist eine Definition „internationaler Eisenbahnverkehr“ in den ER CUI notwendig?

Die **Vorsitzende** stellt fest, dass die Diskussion soeben gezeigt habe, dass es hierzu unterschiedliche Positionen gebe. **BE** sei jedenfalls der Auffassung, dass eine Definition dieses Begriffs nützlich wäre.

Die Definition könnte sich auf den Vorschlag Frankreichs stützen, der eigentlich für die Erläuternden Bemerkungen gemacht wurde (s. Folie 13). Er lautet wie folgt:

„Ein internationaler Verkehr impliziert die Nutzung mehrerer nationaler Trassen. Die ER CUI decken auch zwei oder mehrere aufeinanderfolgende nationale Nutzungsverträge ab, die der Durchführung von internationalem Verkehr dienen.“

Eine solche Definition könnte in Artikel 3 aufgenommen werden.

FR erklärt sich damit einverstanden; der Anfang des Satzes lautet dann: „Ein internationaler Eisenbahnverkehr“.

Die **EIM** begrüßen diesen Vorschlag. Sie weisen darauf hin, dass ihnen jedoch hauptsächlich der Begriff „Zug“ Probleme bereite.

Die **Vorsitzende** schließt die Diskussion zu dieser Frage damit, dass die Definition „internationaler Eisenbahnverkehr“ in Artikel 3 aufgenommen werden solle. Damit sei es nicht ausgeschlossen, den „Zug“ ebenfalls zu definieren. Diese Frage wird im Weiteren geprüft.

Macht eine Definition „Beförderer“ Sinn, wenn der Anwendungsbereich von Beförderungsverträgen abgekoppelt wird?

Diese in der Stellungnahme des CIT aufgeworfene Frage wird ausführlich diskutiert. Die Mehrheit der Diskutierenden befürwortet – vorbehaltlich verschiedener redaktioneller Anpassungen – im Prinzip die Beibehaltung dieses Begriffs. Dieser Begriff wird dem von Prof. Freise vorgeschlagenen allgemeineren Begriff „Nutzer“ vorgezogen.

Ist es erforderlich, zusätzliche Elemente in die Definition „Zug“ aufzunehmen oder den Begriff „internationaler Zug“ zu definieren?

Die **EIM** berichten, dass nach Auffassung ihrer Mitglieder der Zug nicht einfach als eine Betriebseinheit definiert werden könne. Damit wäre nur das Rollmaterial erfasst; es fehle das im Kontext der ER CUI wesentliche Element der Aktion, nämlich der Lauf des Zuges auf einer Eisenbahninfrastruktur, eine Verbindung mit der Nutzung einer Trasse.

Die **Vorsitzende** gibt zu bedenken, dass die Verbindung mit der Nutzung einer Trasse in der neuen Definition „internationaler Eisenbahnverkehr“ bereits zum Ausdruck gebracht worden sei.

Der **GS**, **FR** und **CER** fragen, ob es nun wirklich erforderlich sei, den „Zug“ zu definieren. Der **GS** weist darauf hin, dass in der Richtlinie 2012/34/EU dieser Begriff verwendet wird, ohne definiert zu sein.

Die **Vorsitzende** stellt fest, dass die Diskussion betreffend diese Begriffsbestimmung erst nach Erhalt neuer Vorschläge des **GS** für Artikel 1 und 3 werde fortgesetzt werden können.

Wie sind gemischte Züge zu behandeln?

Diese in der Stellungnahme **FR** gestellte Frage hängt unmittelbar mit der vorangegangenen Frage zusammen. Ändert sich etwas an der Betrachtung eines Zuges als internationaler Zug, wenn einige seiner Wagen für den Grenzübergang nicht bestimmt sind?

Nach Auffassung **BE** und **FR** sollten die für einen internationalen Verkehr nicht bestimmten Wagen von den ER CUI nicht abgedeckt werden.

Die **EIM** berichten, dass es unter ihren Mitgliedern hierzu geteilte Meinungen gegeben habe, und erklären sich bereit, Informationen einzuholen, wie gemischte Züge in verschiedenen europäischen Staaten behandelt werden, und auf dieser Grundlage die Frage weiter zu prüfen.

Die **Vorsitzende** macht auf den gegenüber der Fassung im Dokument CUI 3/3 – unter Berücksichtigung der eingegangenen Stellungnahmen – angepassten Textentwurf des Generalsekretärs für Artikel 1 § 1 aufmerksam (Folie 18). Er lautet wie folgt:

„Artikel 1 - Anwendungsbereich

§1 These Uniform Rules shall apply to any contract of use of railway infrastructure ~~of in~~ a Member State by a train [for which it is agreed that it ~~will perform~~ is designated for] [which according to common understanding of the parties is designated for] international railway traffic between ~~two~~ States, at least one of which is a Member State.

§1 Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat relatif à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire ~~d'un~~ dans un État membre, par un train [dont il est convenu qu'il] ~~réalise~~ ~~un~~ [qui de l'avis commun des parties] est destiné au trafic ferroviaire international entre ~~deux~~ des États, dont au moins un est un État membre.

§1 Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten für jeden Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur ~~eines Mitgliedstaates~~ in einem Mitgliedstaat durch einen Zug, der [vereinbarungsgemäß] [nach gemeinsamem Verständnis der Parteien] für den internationalen Eisenbahnverkehr zwischen ~~zwei~~ Staaten bestimmt ist ~~durchführt~~, von denen mindestens einer ein Mitgliedstaat ist.“

Die **Vorsitzende** präzisiert zunächst, dass in der englischen Fassung „railway infrastructure of a Member State“ durch „railway infrastructure in a Member State“ ersetzt wurde (Vorschlag der NL).² Desweiteren stellt sie zwei alternative Ausdruckweisen, nämlich eine Vereinbarung oder gemeinsames Verständnis der Parteien hinsichtlich der Tatsache, dass die Nutzung einem internationalen Verkehr dienen soll, zur Diskussion.

Das **CIT** spricht sich für die zweite Variante aus, das gemeinsame Verständnis der Parteien. Mit einigen wenigen Ausnahmen in den Güterverkehrskorridoren („pre-allocated paths“) gebe es keine Vereinbarungen über eine grenzüberschreitende Nutzung von Eisenbahninfrastruktur.

FR, die **NL** und die **EIM** bevorzugen die erste, stärkere Variante; „gemeinsames Verständnis“ betrachten sie als nicht ausreichend. **FR** fügt hinzu, dass eine Vereinbarung erst dann zustande gekommen sei, wenn der Infrastrukturbetreiber auf den Antrag des Beförderers positiv geantwortet hat.

Der **GS** erläutert, dass er auch der ersten Variante den Vorzug gebe; er wollte aber dennoch auch die zweite Variante zur Diskussion stellen, um der realen Situation Rechnung zu tragen, dass eigentlich nur nationale Nutzungsverträge geschlossen werden.

Nach Auffassung der **Europ. Kommission** setze ein Vertrag jedenfalls „gemeinsames Verständnis“ der Parteien voraus; somit wäre ein und dasselbe überflüssigerweise zweimal gesagt.

² In der deutschen Fassung wird ebenfalls „Eisenbahninfrastruktur eines Mitgliedstaates“ durch „Eisenbahninfrastruktur in einem Mitgliedstaat“. **In der französischen Fassung bleibt der Ausdruck „l'infrastructure ferroviaire d'un État membre“.** Diese Lösung stützt sich auf einen vom Sekretariat nachträglich durchgeführten Textvergleich der verschiedenen Sprachfassungen der Richtlinie 2012/34/EU (s. Art. 10).

Die **CER** fragt, ob man denn diesen Satzteil überhaupt brauche. Beide Varianten könnten gestrichen werden.

Für den **GS** sei dies ein interessanter Vorschlag, zumal beschlossen worden sei, eine Begriffsbestimmung für den „internationalen Eisenbahnverkehr“ einzuführen.

Vorbehaltlich der Meinung ihrer Mitglieder, die hierzu noch nicht eingeholt worden sei, finden auch die **EIM** den Vorschlag der CER interessant.

Der **GS** erklärt seine Absicht, in seinem nächsten Textentwurf der Anregung der CER zu folgen. Seitens der Beförderer bestehe zweifellos das Interesse, den Infrastrukturbetreiber darüber zu informieren, dass die beantragte Trasse einem internationalen Verkehr dienen soll. Man dürfe wohl davon ausgehen, dass es dem Betreiber an Information nicht mangelt. Den Verbänden der Infrastrukturbetreiber bleibe es nichtsdestoweniger unbenommen, das Gegenteil zu beweisen. Sollte sich herausstellen, dass die benötigte Information über den vom Beförderer beabsichtigten internationalen Verkehr für die Infrastrukturbetreiber ein Problem darstellt, könnte man auf diese Frage zurückkommen.

Das **CIT** und die **CER** bestätigen, dass es im Interesse der Beförderer liege, den Infrastrukturbetreiber zu informieren.

Die **EIM** erklären, sich bei ihren Mitgliedern erkundigen zu wollen, ob es wirklich keine Probleme bei Informationen betreffend internationale Züge gibt.

Die **Vorsitzende** macht schließlich auf eine weitere redaktionelle Anpassung aufmerksam, die der Tatsache Rechnung trägt, dass es sich nicht unbedingt um einen Verkehr zwischen zwei Staaten handeln muss; es könnten ja auch mehrere Staaten von einem internationalen Verkehr betroffen sein.

Die **Arbeitsgruppe** nimmt von dieser Anpassung (Streichung des Wortes „zwei“) stillschweigend Kenntnis.

4. Teilrevision der ER CUI: andere Fragen und von den Mitgliedstaaten erhaltene Vorschläge

Der Anwendungsbereich und die Begriffsbestimmung „Beförderer“

Die Vorsitzende als Vertreterin **BE** betont, dass der Anwendungsbereich und die Definition des „Beförderers“ zusammen zu betrachten seien. Es bestehe bereits Konsens darüber, dass das vertragliche Verhältnis des Beförderers zu seinen Kunden im Bereich der ER CUI keine Rolle spielen solle, hingegen müsse ein Bezug zwischen der Trasse und der Nutzung zum Ausdruck gebracht werden. Nach wie vor stehe jedoch die Frage zur Diskussion, ob der Beförderer nur derjenige sein könne, der Personen oder Güter befördert, während er Eisenbahninfrastruktur nutzt.

In der Diskussion, an der sich **BE, FR, NL**, der **GS, Prof. Freise, EIM** und das **CIT** beteiligen, werden weitere Fragen aufgeworfen: Falls es zum Verständnis dieses Begriffs gehört, dass Personen oder Güter im Zug sein müssen, der die Infrastruktur nutzt („kommerzielle Nutzung“ der Infrastruktur), wie sind dann leere Züge, etwa bei Testzügen oder grenzüberschreitenden Fahrten von Instandhaltungsfahrzeugen („nicht kommerzielle Nutzung“ der Infrastruktur) anzusehen (**NL**)? Vorstellbar sei auch ein Zug, der zunächst leer irgendwohin fährt, damit er dort mit Gütern beladen wird (**FR**), oder die Rückfahrt eines leeren Zugs, nachdem die beförderten Güter entladen wurden.

Prof. Freise stellt klar, dass zum Lastlauf eines Zuges auch der Leerlauf gehöre. Seiner Meinung nach sollte der Leerlauf dem gleichen Regime unterstellt werden wie der Lastlauf. Jede andere Lösung würde unnötige Probleme schaffen.

Da niemand dieser Meinung widerspricht, schließt die **Vorsitzende**, dass es wünschenswert wäre, dieses Verständnis, dass der vor oder nach einem Lastlauf stattfindende Leerlauf inbegriffen ist, in den Erläuternden Bemerkungen klarzustellen. Anders verhalte es sich mit leeren Testzügen. Dort könne die Anwendung der ER CUI nicht die Regel sein. Das Rechtsregime sollte zwischen den betroffenen Staaten bilateral vereinbart werden, wobei die Möglichkeit nicht ausgeschlossen sei, die Anwendung der ER CUI zu vereinbaren.

Nach Auffassung von **Prof. Freise** verfüge die Arbeitsgruppe nicht über genügend Informationen darüber, auf welcher rechtlichen Grundlage grenzüberschreitende Testfahrten in der Praxis in verschiedenen Mitgliedstaaten durchgeführt werden. In Deutschland wäre der Abschluss eines Nutzungsvertrags gemäß den ER CUI nicht ausgeschlossen, wenn z. B. Siemens neue Triebfahrzeuge auf einer grenzüberschreitenden Strecke zwischen Deutschland und der Schweiz testen möchte, da Siemens im Besitz einer Betriebsgenehmigung als Eisenbahnunternehmen sei, so dass es selbst entsprechende Trassen beantragen könne.

Die **EIM, RNE** und **CER** erklären sich bereit, ihre Mitglieder zur Frage der Testfahrten zu befragen und die erhaltenen Informationen der Arbeitsgruppe für ihre nächste Tagung zur Verfügung zu stellen.

RNE meint, dass das Rechtsregime für die Nutzung der Infrastruktur durch Instandhaltungsfahrzeuge das gleiche sein sollte wie für Testfahrten, und erklärt sich bereit, auch diese in ihrer Umfrage zu berücksichtigen.

Die **Eur. Kommission** würde es begrüßen, diese Fragen anhand zusätzlicher Informationen weiter zu prüfen.

Die **Vorsitzende** bittet die Verbände der Infrastrukturbetreiber, ihre Informationen dem GS bis zum 7. März 2016 zur Verfügung zu stellen.

Im Weiteren wurden verschiedene redaktionelle Vorschläge zur Definition des „Beförderers“ (Folie 19) geprüft:

- Beibehaltung des Ausdrucks „derjenige, der“ (FR: „celui qui“)
- „juristische Person oder Stelle“ (EN: „legal person or entity“)
- „natürliche oder juristische Person“
- und der Vorschlag der Europ. Kommission, auf die „Haupttätigkeit des Beförderers“ bei der Definition dieses Begriffs abzustellen (s. Art. 3 der Richtlinie 2012/34/EU); dabei berücksichtigen, dass diese Haupttätigkeit nicht ausschließlich die Beförderung von Reisenden oder ausschließlich die Beförderung von Gütern sein könne, sondern dass der Beförderer in beiden Bereichen tätig sein könnte (EN: „persons and/or goods“).

Der **GS** sagt zu, dass eine angepasste Fassung der Definition „Beförderer“ unter Berücksichtigung der Ergebnisse dieser Diskussion vorbereitet und am 29. Januar 2016 zusammen mit der angepassten Fassung des Textentwurfs für Artikel 1 § 1 allen Mitgliedstaaten und den interessierten Stakeholdern übermittelt werde.

Der Anwendungsbereich und die Haftungsbestimmungen

Das **CIT** und **FR** betonen, dass sie die Kohärenz zwischen Artikel 1 und Artikel 8 für wichtig halten. Während das **CIT** in seiner Stellungnahme vorschlägt, diese Kohärenz durch einen zusätzlichen Paragraphen in Artikel 1 herzustellen (Dok. CUI 3/3 Add. 3), bevorzugt **FR** eine Lösung in Artikel 8 § 1 (Dok. CUI 3/3 Add. 6, Folie 17). Beide zeigen sich jedoch für die jeweils andere Lösung offen.

Der Vorschlag des **CIT** für einen zusätzlichen Paragraphen 3 in Artikel 1 lautet:

„§ 3 (neu) Artikel 8 dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften gilt für jeden Vertrag zur Nutzung einer Eisenbahninfrastruktur, der für den Betrieb eines internationalen Zuges erforderlich ist, mit dem eine Beförderung nach den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV oder CIM durchgeführt werden kann.“

FR schlägt hingegen vor, den Verweis auf die CIV und CIM aus Buchst. c) in Artikel 8 zu entfernen und durch „ein Zug, der internationalen Eisenbahnverkehr durchführt“ zu ersetzen, so dass der Buchstabe c) wie folgt lauten würde:

„§ 1. Der Betreiber haftet für

c) Vermögensschäden, die sich daraus ergeben, dass der Beförderer Entschädigungen für von einem Zug, der auf einer Strecke internationalen Eisenbahnverkehr durchführt, verursachte Schäden zu leisten hat [...].“

Laut **FR** bezweckt dieser Vorschlag, in Artikel 8 die gleiche Ausweitung des Anwendungsbereichs wie in Artikel 1 vorzunehmen.

Die **EIM** erklären, dass sie jede Lösung unterstützen würden, die einer Klärung dient.

Die Vorsitzende als Vertreterin **BE** bevorzugt einen möglichst einfachen Wortlaut in Artikel 1. Alles, was für die Auslegung nicht klar genug sein sollte, könne in den Erläuternden Bemerkungen geklärt werden. Sie wirft die Frage auf, ob eine solche Ausweitung für das Haftungsregime erforderlich sei, wenn der allgemeine Anwendungsbereich in Artikel 1 ausgeweitet wird.

Prof. Freise stimmt mit **FR** und **BE** überein, dass die Streichung des Verweises auf die ER CIV und CIM in Artikel 1 § 1 und in Artikel 8 § 1 Buchst. c) keinesfalls bedeute, dass damit der Rückgriff des Beförderers für Entschädigungen gemäß CIV/CIM entfallen sollte. Er wäre weiterhin erfasst, die Haftung würde sogar darüber hinausgehen. Er zeigt indessen Verständnis für das Anliegen des **CIT**, eine Kongruenz zwischen dem Haftungsregime CIV/CIM und der Haftung des Infrastrukturbetreibers gegenüber dem Beförderer herzustellen. Seiner Meinung nach könne man diese Kongruenz am besten direkt in den ER CIV und CIM erreichen. Er erläutert seinen Vorschlag (Dok. CUI 3/3 Add. 4, Folien 20-22). Es sei nur logisch und gerecht, wenn der Betreiber, der die Haftung des Beförderers gegenüber dessen Kunden ausgelöst hat, gegenüber dem Beförderer genauso haftet wie der Beförderer gegenüber seinen Kunden. Es stelle sich die Frage, ob der Regress des CIV- oder CIM-Beförderers weiterhin in den CUI geregelt werden solle. In der Tat würde dies Probleme aufwerfen, wenn die ER CUI nur auf die Nutzung der Infrastruktur durch internationale Züge anwendbar sein sollten.

Seiner Meinung nach lasse sich das Problem durch die Verlegung des Rückgriffs gegen den Betreiber in die ER CIV und CIM lösen. Sowohl in den ER CIV als auch in den ER CIM finden sich Bestimmungen, die den Rückgriff zwischen Beförderern regeln: Artikel 62 CIV und Artikel 50 CIM. Die nach dem Vorbild dieser Bestimmungen formulierte Regelung könnte wie folgt lauten:

**„Artikel 62bis CIV / Artikel 50bis CIM
Rückgriffsrecht gegenüber Infrastrukturbetreibern**

Hat ein Beförderer gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften eine Entschädigung gezahlt, so steht ihm ein Rückgriffsrecht gegen einen Infrastrukturbetreiber insoweit zu, als der Infrastrukturbetreiber [den Schaden / das die Haftung des Beförderers auslösende Ereignis] verursacht hat und der Beförderer gemäß Artikel 51 CIV / 40 CIM für den Infrastrukturbetreiber haftet. [Der Infrastrukturbetreiber muss sich in diesem Fall im Regress so behandeln lassen, als würde auch er dem Ersatzberechtigten unmittelbar gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften haften.]“

Der **GS** fügt hinzu, dass die von Prof. Freise vorgeschlagene Lösung zur Folge haben müsste, den Buchstaben c) in Artikel 8 § 1 zu streichen. Somit wären nur direkte Schäden geregelt (Folie 22). Die Frage, ob es einer weiteren Regelung bezüglich indirekter Schäden bedürfe, sollte in diesem Stadium ausgeklammert werden.

Prof. Freise erinnert daran, dass damit das Problem des Rückgriffs des Beförderers, der seinen Fahrgästen Entschädigungen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 (PRR) gezahlt hat, ungelöst bleibe. Vielleicht könnte man eine geeignete Lösung im Rahmen der bevorstehenden Revision der PRR vorsehen.

Nach Auffassung der **NL** bedürfe es etwas Zeit, um über die verschiedenen Lösungsvarianten und ihre Auswirkungen sowie über die im Rahmen des neuen Anwendungsbereichs allenfalls erforderlichen Einschränkungen nachzudenken. Im Moment hätten sie eine Vorliebe für den Vorschlag FR.

Auch **FR** hält es für verfrüht, sich zum Vorschlag von Prof. Freise zu äußern. Es betont, dass es nicht seine Absicht gewesen sei, die Haftung zu erweitern, sondern nur kohärenter zu gestalten.

Prof. Freise stellt klar, dass sein Vorschlag weder an der Haftung des Beförderers noch des Infrastrukturbetreibers etwas ändere. Er bezwecke lediglich eine Verlagerung des gewollten Rückgriffs bei CIV- oder CIM-Beförderungen in die entsprechenden Anhänge CIV bzw. CIM.

Das **CIT** plädiert erneut für ein faires System der Aufteilung der Verantwortlichkeiten. Es hält das heutige System für ausgewogen. Hinsichtlich der neuen Vorschläge möchte es seine Mitglieder befragen. Es handle sich hierbei nicht nur um eine rechtliche, sondern auch um eine wirtschaftliche Frage, sollte einem der Akteure im Eisenbahnverkehr eine untragbare finanzielle Last auferlegt werden. Eine Lösung, welche das Rückgriffsrecht des Beförderers einschränken würde, würde schließlich zu einem Nachteil für den gesamten Eisenbahnsektor.

Die **Vorsitzende** und der **GS** ziehen Schlussfolgerungen aus den Diskussionen in dieser Tagung:

- Ein Konsens hinsichtlich des Wortlauts des Artikels 1 § 1 ist zustande gekommen. Dieser Paragraph sollte wie folgt lauten:

§1 These Uniform Rules shall apply to any contract of use of railway infrastructure in a Member State by a train for international railway traffic between States, at least one of which is a Member State.

§1 Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat relatif à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire d'un État membre par un train pour un trafic ferroviaire international entre des États, dont au moins un est un État membre.

§1 Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten für jeden Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur in einem Mitgliedstaat durch einen Zug für einen internationalen Eisenbahnverkehr zwischen Staaten, von denen mindestens einer ein Mitgliedstaat ist.

- Eine Begriffsbestimmung „internationaler Eisenbahnverkehr“ ist auf der Grundlage des ursprünglich für die Erläuternden Bemerkungen gemachten Vorschlags FR auszuarbeiten;
- im Lichte der bei dieser Tagung stattgefundenen Diskussionen wird eine verbesserte/angepasste Begriffsbestimmung „Beförderer“ formuliert werden;
- eine Begriffsbestimmung „Zug“ scheint nicht notwendig, zumal dieser Begriff in der Richtlinie 2012/34/EU auch ohne eine Definition verwendet wird.

- Hinsichtlich des Rückgriffs des Beförderers gegenüber dem Infrastrukturbetreiber wird das Sekretariat zwei in Frage kommende Szenarien beschreiben und analysieren:
 - die Regelung dieses Rückgriffs in Artikel 8 § 1 Buchst. c) belassen und in den Erläuternden Bemerkungen klarstellen, dass dies nur für internationale Züge gilt;
 - die Regelung dieses Rückgriffs in die ER CIV und CIM verschieben, d. h. eine Lösung, die dem Beförderer ein Rückgriffsrecht bei jedem internationalen Beförderungsvertrag einräumen würde, unabhängig davon, ob ein internationaler oder nationaler Zug zur Ausführung des Beförderungsvertrags verwendet wurde.

Für die nächste Tagung wird eine Information von den Verbänden der Infrastrukturbetreiber (EIM, RNE, CER) betreffend Testzüge/Testfahrten neuer Eisenbahnfahrzeuge und grenzüberschreitende Fahrten von Instandhaltungsfahrzeugen erwartet: Wie werden diese Fahrten organisiert? Werden für diese Zwecke Trassen zugeteilt? Würden solche Züge unter den Begriff „internationaler Eisenbahnverkehr“ fallen?

Bei der nächsten Tagung wird geprüft, ob es nützlich sein könnte, Klarstellungen bezüglich dieser Fälle in die Erläuternden Bemerkungen aufzunehmen.

Für die weiteren Arbeiten, Stellungnahmen und Informationen werden folgende Fristen und Daten festgesetzt:

Neue Textentwürfe des GS ³	29.01.2016
Konsultation der Mitgliedstaaten und der interessierten Stakeholder	
Frist für Stellungnahmen und Informationen	14.03.2016 ⁴
Einberufung der nächsten Tagung	29.04.2016
Nächste Tagung der Arbeitsgruppe	31.05.2016 ⁵

5. Verschiedenes

Dieser Punkt entfällt.

6. Weiteres Vorgehen, Datum und Ort der nächsten Tagung

Die nächste Tagung wird für den 31. Mai 2016 nach Bern einberufen werden.

Die **Vorsitzende** schließt die Tagung mit dem Dank an alle Teilnehmer für ihre Diskussionsbeiträge, die von einem regen Interesse zeugen, und an die Dolmetscher für ihre hervorragende Arbeit.

³ Einerseits je ein Textentwurf für Artikel 1 § 1 und die Begriffsbestimmungen, einschließlich Erläuterungen, und andererseits zwei Optionen für das Rückgriffsrecht des Beförderers

⁴ Angepasste Frist auf Vorschlag der EIM

⁵ Statt 30.05.2016 (Datum nach der 3. Tagung geändert)

ANLAGEN:

1. Teilnehmerliste
2. Einleitende Präsentation des Sekretariats



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

3^e session Groupe de travail RU CUI
3. Sitzung der Arbeitsgruppe ER CUI
3rd session of the Working group CUI UR
Berne / Bern, 24.11.2015

Liste des participants
Teilnehmerliste
List of participants

I. Gouvernements / Regierungen / Governments**Allemagne/Deutschland/Germany**

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

Autriche/Oesterreich/Austria

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

Belgique/Belgien/Belgium

Mme/Fr./Ms Clio **Liégeois**

Attaché juriste
SPF Mobilité et Transports
Dir.Pol.Mobil.durable&ferrov. - Reglementation
City Atrium
Rue du Progrès 56
1210 Bruxelles
Belgique

 +32 (2) 277 36 08
Fax +32 (2) 277 40 47
E-mail clio.liegeois@mobilite.fgov.be

France/Frankreich/FranceM./Hr./Mr. Mafal **Thiam**

Expert, Chargé de mission Conventions
internationales
Ministère de l'écologie, du développement durable et
de l'énergie
Direction générale des infrastructures, des transports
et de la mer
Direction des services des transports
Bureau de la régulation ferroviaire
Tour Sequoia
92055 Paris-La Défense Cedex
France

 +33 1 40 81 78 75
Fax +33 1 40 81 11 67
E-mail mafal.thiam@developpement-
durable.gouv.fr

Pays-Bas/Niederlande/NetherlandsMme/Fr./Ms Monique **van Wortel**

Senior Advisor
Directorate-General for Mobility
P.O. Box 20901
2500 EX The Hague
Netherlands


Fax +31 (70) 456 16 96
Mobile +31 (6) 525 96 940
E-mail monique.van.wortel@minienm.nl

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

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

Serbie/Serbien/Serbia

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. **Marcin Wójcik**

Policy Officer
Directorate General for Mobility and Transport
Unit B.2 Single European Rail Area
DM 28 4/35
1049 Brussels
Belgium

 +32 (2) 298 75 96

Fax

E-mail Marcin.Wojcik@ec.europa.eu

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

CER

M./Hr./Mr. Miguel Ángel **Caramello Álvarez** Legal Adviser, Legal Affairs & Customs
Community of European Railway and
Infrastructure Companies (CER) AISBL
Avenue des Arts 53
1000 Brussels
Belgium

 +32 (2) 213 08 39
Fax +32 (2) 512 52 31
E-mail miguel.caramello@cer.be

CIT

M./Hr./Mr. Cesare **Brand** Generalsekretär
CIT - Internationales Eisenbahntransportkomitee
Secrétariat général
Weltpoststrasse 20
3015 Bern
Schweiz

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

CIT

Mme/Fr./Ms Nina **Sziladi-Scherf** Legal Adviser
CIT - Internationales Eisenbahntransportkomitee
Güterverkehr
Weltpoststrasse 20
3015 Berne
Schweiz

 +41 (31) 3500194
Fax +41 (31) 3500199
E-mail nina.sziladi-scherf@cit-rail.org

EIMM./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
Fax +32 (2) 234 37 79
E-mail tommaso.spanevello@eimrail.org

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

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

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

**IV. Expert de l'OTIF
Sachverständiger der OTIF
OTIF expert**

M./Hr./Mr. Rainer **Freise**

Prof., Dr, Experte
Bessunger Strasse 29
64285 Darmstadt
Deutschland

 +49 (6151) 504 60 39
Fax +49 (6151) 660 71 58
E-mail rhfreise@t-online.de

**V. Secrétariat
Sekretariat
Secretariat**

M./Hr./Mr. François **Davenne**

Secrétaire général
Generalsekretär
Secretary General

 +41 (31) 359 10 10
E-mail francois.davenne@otif.org

M./Hr./Mr. Carlos **Del Olmo**

Conseiller
Rat
Counsellor

 +41 (31) 359 10 13
E-mail carlos.delolmo@otif.org

Mme/Fr./Ms Eva **Hammerschmiedová**

Conseiller adjoint
Stellvertretende Rätin
Assistant Counsellor

 +41 (31) 359 10 14
E-mail eva.hammerschmiedova@otif.org

M./Hr./Mr. Omer **Tangül**

Experte/Ausbildungsprogramm
Trainee expert
Expert stagiaire

 +41 (31) 359 10
E-mail omer.tanguel@otif.org

**VI. Interprètes
 Dolmetscher
 Interpreters**

Mme/Fr./Ms Dominique **Baz**

M./Hr./Mr. Mike **Evans**



Revision der ER CUI

3. Tagung der Arbeitsgruppe „ER CUI“

24.11.2015



01

Aus der 2. Tagung
hervorgegangene
Texte

02

Erhaltene Stellung-
nahmen

03

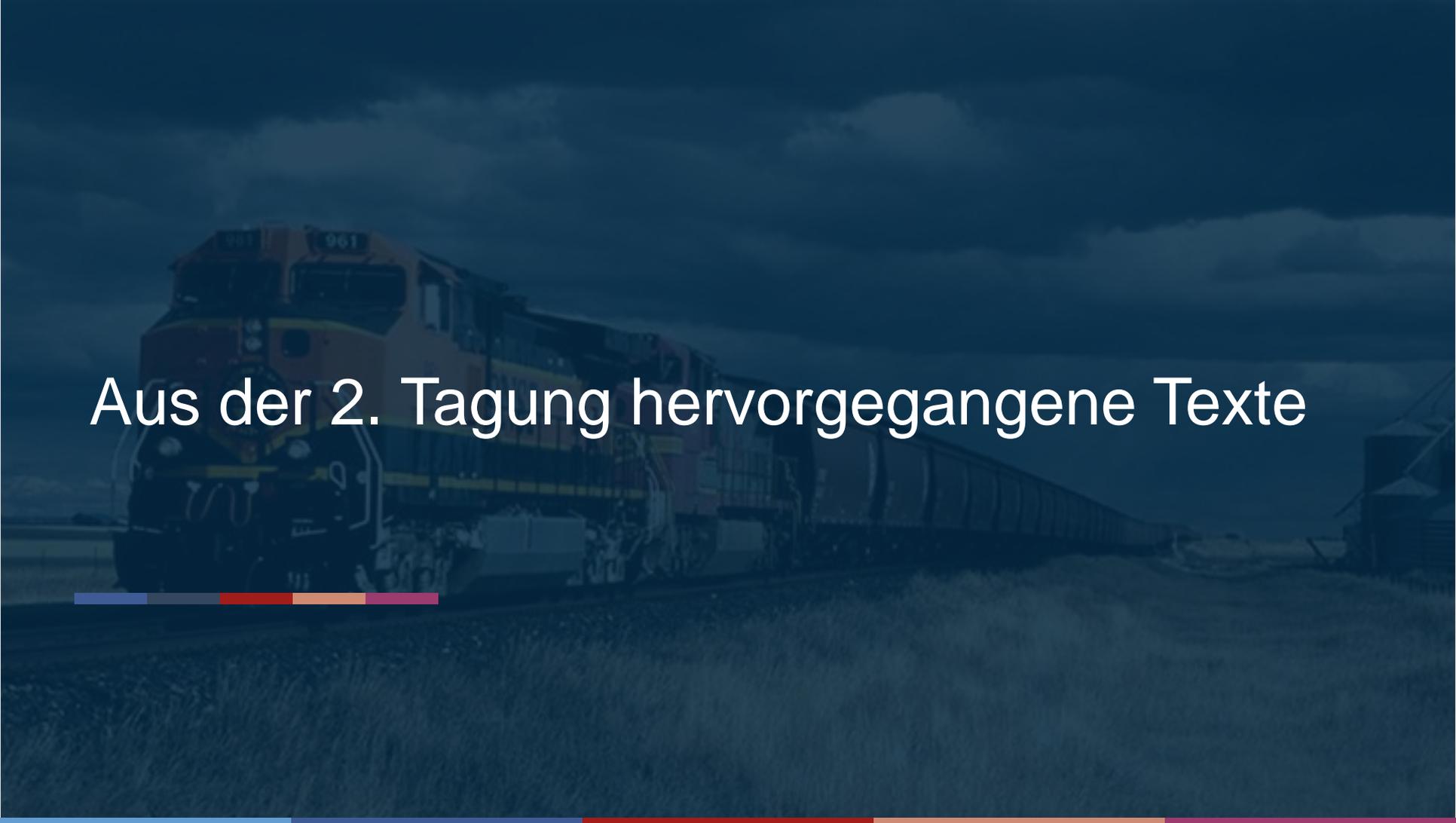
Neuer allgemeiner
Anwendungsbereich
und Rückgriffsrechte
des Beförderers

04

Mögliche Lösungen

05

Nächste Schritte



Aus der 2. Tagung hervorgegangene Texte

Article 1

§ 1 These Uniform Rules shall apply to any contract of use of railway infrastructure of a Member State by a train for which it is agreed that it will perform international railway traffic between two States, at least one of which is a Member State.

Article 3

*c) “carrier” means the person who carries persons or goods by rail in international traffic ~~under the CIV Uniform Rules or the CIM Uniform Rules~~ and who is licensed in accordance with the laws and prescriptions relating to licensing and recognition of licenses in force in the State in which the person undertakes this activity;

x) “train” means the operating unit which the carrier utilises on the railway infrastructure[; the train may be joined and/or split, and the different sections may have different origins and destinations].

Article 1

§ 1 Les présentes Règles uniformes s’appliquent à tout contrat relatif à l’utilisation de l’infrastructure ferroviaire d’un État membre par un train dont il est convenu qu’il réalise un trafic ferroviaire international entre deux Etats, dont au moins un est un Etat membre.

Article 3

c) « transporteur » désigne celui qui transporte par rail des personnes ou des marchandises en trafic international ~~sous le régime des Règles uniformes CIV ou des Règles uniformes CIM~~ et qui détient une licence conformément aux lois et prescriptions relatives à l’octroi et à la reconnaissance des licences en vigueur dans l’Etat dans lequel la personne exerce cette activité ;

x) « train » désigne l’unité d’exploitation dont use le transporteur sur l’infrastructure ferroviaire ~~internationale~~[; le train peut être assemblé et/ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et des destinations différentes].

Artikel 1

§ 1 Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten für jeden Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur eines Mitgliedstaates durch einen Zug, der vereinbarungsgemäß internationalen Eisenbahnverkehr zwischen zwei Staaten durchführt, von denen mindestens einer ein Mitgliedstaat ist.

Artikel 3

*c) „Beförderer“ denjenigen, der Personen oder Güter im internationalen Verkehr ~~nach den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV oder Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM~~ auf der Schiene befördert und der nach den Gesetzen und Vorschriften betreffend die Erteilung und Anerkennung von Betriebsgenehmigungen, die in dem Staat gelten, in dem die Person diese Tätigkeit ausübt, eine Betriebsgenehmigung erhalten hat;

x) „Zug“ die Betriebseinheit, die der Beförderer auf der Eisenbahninfrastruktur einsetzt[; der Zug kann erweitert und/oder geteilt werden, und die verschiedenen Zugteile können unterschiedliche Abfahrts- und Bestimmungsorte haben].

Neuer Entwurfsvorschlag für Artikel 1

- § 1 These Uniform Rules shall apply to any contract of use of railway infrastructure of a Member State by a train for which it is agreed that it will perform international railway traffic between two States, at least one of which is a Member State.
- § 1 Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat relatif à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire d'un État membre par un train dont il est convenu qu'il réalise un trafic ferroviaire international entre deux États, dont au moins un est un État membre.
- § 1 Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten für jeden Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur eines Mitgliedstaates durch einen Zug, der vereinbarungsgemäß internationalen Eisenbahnverkehr zwischen zwei Staaten durchführt, von denen mindestens einer ein Mitgliedstaat ist.

Angepasste Begriffsbestimmung für „Beförderer“

- c) “carrier” means the person who carries persons or goods by rail in international traffic ~~under the CIV Uniform Rules or the CIM Uniform Rules~~ and who is licensed in accordance with the laws and prescriptions relating to licensing and recognition of licenses in force in the State in which the person undertakes this activity;
- c) « transporteur » désigne celui qui transporte par rail des personnes ou des marchandises en trafic international ~~sous le régime des Règles uniformes CIV ou des Règles uniformes CIM~~ et qui détient une licence conformément aux lois et prescriptions relatives à l’octroi et à la reconnaissance des licences en vigueur dans l’État dans lequel la personne exerce cette activité ;
- c) „Beförderer” denjenigen, der Personen oder Güter im internationalen Verkehr ~~nach den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV oder Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM~~ auf der Schiene befördert und der nach den Gesetzen und Vorschriften betreffend die Erteilung und Anerkennung von Betriebsgenehmigungen, die in dem Staat gelten, in dem die Person diese Tätigkeit ausübt, eine Betriebsgenehmigung erhalten hat;

Neue Begriffsbestimmung für „Zug“

- x) **“train” means the operating unit which the carrier utilises on the railway infrastructure[; the train may be joined and/or split, and the different sections may have different origins and destinations].**
- x) **« train » désigne l’unité d’exploitation dont use le transporteur sur l’infrastructure ferroviaire international[; le train peut être assemblé et/ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et des destinations différentes].**
- x) **„Zug“ die Betriebseinheit, die der Beförderer auf der Eisenbahninfrastruktur einsetzt[; der Zug kann erweitert und/oder geteilt werden, und die verschiedenen Zugteile können unterschiedliche Abfahrts- und Bestimmungsorte haben].**

An aerial view of a large railway station, likely a high-speed rail hub, featuring multiple tracks, platforms, and several high-speed trains. The image is overlaid with a blue tint. The text "Erhaltene Stellungnahmen" is centered in white. A horizontal bar with a color gradient (dark blue, black, red, orange, dark red) is positioned below the text.

Erhaltene Stellungnahmen



Erhaltene Stellungnahmen von

9

Belgien – Dok. CUI 3/3 Add.1

Niederlande – Dok. CUI 3/3 Add.2

CIT – Dok. CUI 3/3 Add.3

EIM – Dok. CUI 3/3 Add.5

Frankreich – Dok. CUI 3/3 Add.6

plus die Kommentare von Prof. Freise – Dok.
CUI 3/3 Add.4

Von den Mitgliedstaaten hervorgehobene Grundsätze

- Es ist die „voraussichtliche“ Grenzüberquerung („*prévu*“), die aus einem Zug einen „internationalen Zug“ macht – dieser Begriff sollte dem Begriff der „vereinbarungsgemäßen“ Grenzüberquerung („*convenu*“ / „*agreed*“) vorgezogen werden (BE);
Die tatsächliche Grenzüberquerung ist nicht zwingend erforderlich;
- Die „vereinbarungsgemäße“ („*convenu*“) Grenzüberquerung sollte dahingehend verstanden werden, dass ein einfacher Trassenantrag nicht ausreicht; dieser müsse vom Infrastrukturbetreiber akzeptiert sein (FR);
- Ausschlaggebend ist die vertragliche Beziehung zwischen Beförderer und IB (NL) und NICHT die vertragliche Beziehung zwischen dem Beförderer und seinen Kunden;
- Artikel 8 § 1 c) (Rückgriffsrecht des Beförderers) sollte nicht im Widerspruch zu Artikel 1 stehen (BE, FR, NL, CIT).

Zu diskutierende Fragen und Input Prof. Freises als Berater des Sekretariates der OTIF

- Würde der angepasste Anwendungsbereich („internationaler Zug“) in der vorgeschlagenen Form alle [Nutzungsformen der Infrastruktur mit Bezug zu den] CIV/CIM-Beförderungsverträge(n) abdecken? Ist anderenfalls ein zusätzlicher § 1 in Artikel 1 erforderlich?
- Wird der angepasste Anwendungsbereich [die Nutzung der Infrastruktur für] nationale Züge, die die Grenze nur für eine sehr kurze Strecke (z. B. Enschede-Münster, Venlo-Hamm) überqueren, auch ausdrücklich abdecken oder wird er diese ausschließen?
- Sollte der angepasste Anwendungsbereich auch stationäre Nutzung der Infrastruktur abdecken?
- Ist es notwendig, sich auf den „internationalen Eisenbahnverkehr“ ausdrücklich zu beziehen?
- Ist eine Begriffsbestimmung „internationalen Eisenbahnverkehr“ in den ER CUI notwendig?
- Ist eine Begriffsbestimmung „Beförderer“ sinnvoll, wenn der Anwendungsbereich von den CIV/CIM-Beförderungsverträgen entkoppelt ist?
- Ist es notwendig, zusätzliche Elemente in die Begriffsbestimmung „Zug“ aufzunehmen oder den Begriff „internationaler Zug“ zu bestimmen?
- Wie sind gemischte Züge zu behandeln?

Anregungen Prof. Freises:

- Verwendung des Begriffs „(Infrastruktur-) Nutzer“ anstelle von „Beförderer“ in den ER CUI
- Neuordnung des sich aus den Beförderungsverträgen ergebenden Rückgriffsrechts des Beförderers durch Hinzufügen einer neuen Bestimmung zu diesem Rückgriffsrecht direkt in den ER CIV/CIM

Redaktionelle Kommentare und Fragen

Zu Artikel 1:

- „Eisenbahninfrastruktur eines Mitgliedstaates“ ersetzen durch „Eisenbahninfrastruktur in einem Mitgliedstaat“
- In der deutschen Fassung „vereinbarungsgemäß“ durch einen anderen Ausdruck ersetzen
- In der englischen Fassung „perform“ durch einen anderen Ausdruck ersetzen
- „der ... durchführt ...“ ersetzen durch „... der ... für ... bestimmt ist ...“

In Artikel 3 Buchst. c) – Begriffsbestimmung für „Beförderer“:

- „derjenige“ durch „die Stelle“ („*entité*“ ou „*organisme*“) ersetzen

Kommentare und Vorschläge zu den Erläuternden Bemerkungen

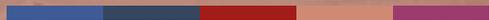
- Konsequente Verwendung von „*international railway traffic*“ anstelle von „*international railway transport*“ in der englischen Fassung
- Betonung, dass die Infrastrukturbetreiber, die nationale Trassen zur Verfügung stellen, in mindestens zwei verschiedenen Staaten sitzen müssen
- Die Existenz internationaler Trassen sollte berücksichtigt werden (RFC Trassen)

Änderungsvorschlag:

„Ein internationaler Verkehr impliziert die Nutzung einer internationalen Trasse oder mehrerer aufeinanderfolgender nationaler Trassen, die sich in mindestens zwei Staaten befinden und der Durchführung von internationalem Eisenbahnverkehr dienen.“

A person is walking away from the camera on a wet street at night. The street is wet and reflects the lights. There are several starburst light effects scattered across the scene. The overall color palette is warm, with a strong orange/red tint. The text is centered in the middle of the image.

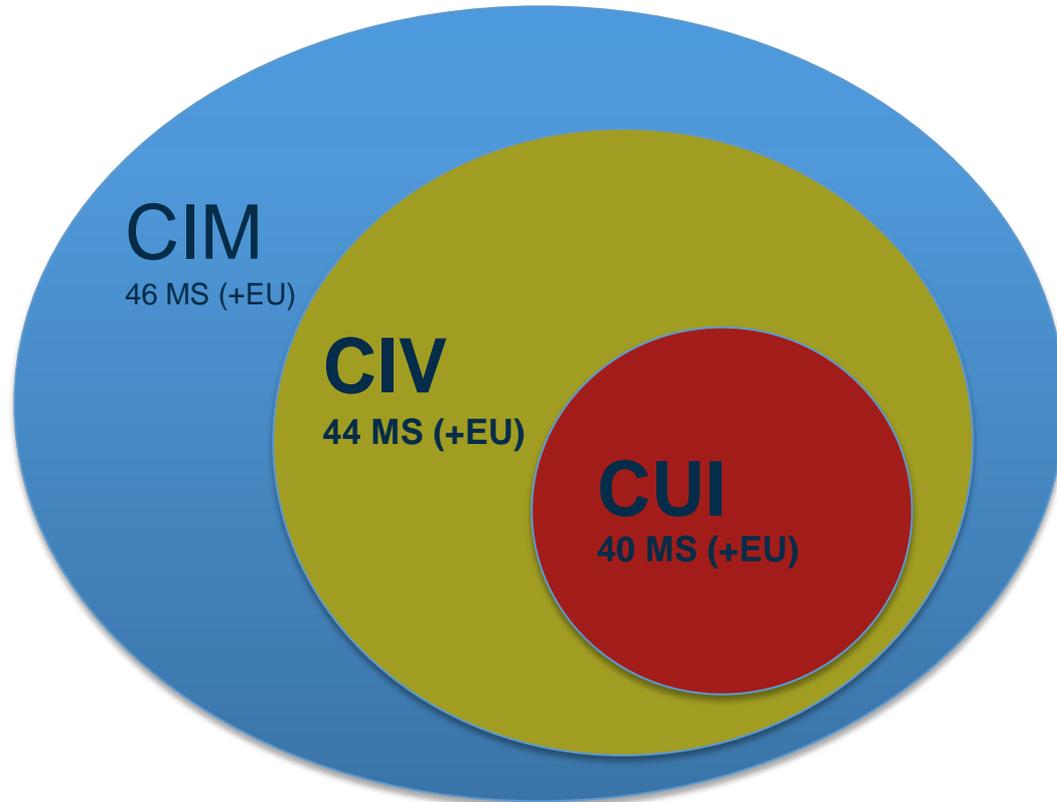
Neuer allgemeiner Anwendungsbereich und Rückgriffsrecht des Beförderers



Zusammenfassung der Grundsätze, auf die sich der neue Anwendungsbereich stützen sollte

- Ausweitung des Anwendungsbereiches der ER CUI auf die Nutzung von Infrastruktur, **die nicht in Verbindung steht mit der internationalen Beförderung** von Personen/Gütern gemäß den ER CIV/CIM.
- Der angepasste Anwendungsbereich **kann nicht alle Nutzungsformen der Infrastruktur, die mit den CIV/CIM-Beförderungsverträgen in Verbindung stehen**, einschließlich der Reiseabschnitte, in denen die Personen/Güter in nationalen Zügen befördert werden, abdecken.
- Der Anwendungsbereich sollte in Bezug auf direkte Schäden nicht an die CIV/CIM-Beförderungsverträge geknüpft werden (Art. 8 § 1 Buchst. a) und b).
- **In Bezug auf das Rückgriffsrecht des Beförderers hingegen, wäre eine Verknüpfung mit den CIV/CIM-Beförderungsverträgen in den CUI sinnvoll** (Art. 8 § 1 Buchst. c), es sei denn, die beiden Bereiche sind entkoppelt.
- **Die beiden Bereiche sollten entkoppelt sein.**

Anwendungsbereich der CIM, CIV, CUI in den Mitgliedstaaten der OTIF



Mögliche Lösungen

In Artikel 1 hinzufügen:

- „Artikel 8 dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften gilt für jeden Vertrag zur Nutzung einer Eisenbahninfrastruktur, die für den Betrieb eines internationalen Zuges erforderlich ist, mit dem eine Beförderung nach den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV oder CIM durchgeführt werden kann.“ (NL und CIT)
- Einführung einer neuen Bestimmung zum Rückgriffsrecht des Beförderers direkt in den ER CIV und CIM (Prof. Freise)
- Entfernung des Verweises auf die CIV und CIM in Artikel 8 § 1 Buchst. c) und diesen durch „einen Zug, der internationalen Eisenbahnverkehr durchführt“ ersetzen (FR):

„ § 1 Der Betreiber haftet für

- c) Vermögensschäden, die sich daraus ergeben, dass der Beförderer Entschädigungen für von einem Zug, der auf einer Strecke internationalen Eisenbahnverkehr durchführt, verursachte Schäden zu leisten hat [...].“

Artikel 1 (verbesserter Entwurf) mit Berücksichtigung der erhaltenen Vorschläge

- § 1 These Uniform Rules shall apply to any contract of use of railway infrastructure of in a Member State by a train [for which it is agreed that it will perform is designated for] [which according to common understanding of the parties is designated for] international railway traffic between two States, at least one of which is a Member State.
- § 1 Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat relatif à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire d'un dans un État membre, par un train [dont il est convenu qu'il] réalise un [qui de l'avis commun des parties] est destiné au trafic ferroviaire international entre deux des États, dont au moins un est un État membre.
- § 1 Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten für jeden Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur eines ~~Mitgliedstaates~~ in einem Mitgliedstaat durch einen Zug, der [vereinbarungsgemäß] [nach gemeinsamem Verständnis der Parteien] für den internationalen Eisenbahnverkehr zwischen zwei Staaten bestimmt ist durchgeführt, von denen mindestens einer ein Mitgliedstaat ist.

Angepasste Begriffsbestimmung für „Beförderer“

- c) “carrier” means the person **or entity** who carries persons or goods by rail in international traffic ~~under the CIV Uniform Rules or the CIM Uniform Rules~~ and who is licensed in accordance with the laws and prescriptions relating to licensing and recognition of licenses in force in the State in which the person **or entity** undertakes this activity;
- c) « transporteur » désigne ~~celui~~ **la personne ou entité** qui transporte par rail des personnes ou des marchandises en trafic international ~~sous le régime des Règles uniformes CIV ou des Règles uniformes CIM~~ et qui détient une licence conformément aux lois et prescriptions relatives à l’octroi et à la reconnaissance des licences en vigueur dans l’État dans lequel la personne exerce cette activité ;
- c) „Beförderer” denjenigen **die natürliche oder juristische Person**, der **die** Personen oder Güter im internationalen Verkehr ~~nach den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV oder Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM~~ auf der Schiene befördert und der **die** nach den Gesetzen und Vorschriften betreffend die Erteilung und Anerkennung von Betriebsgenehmigungen, die in dem Staat gelten, in dem die Person diese Tätigkeit ausübt, eine Betriebsgenehmigung erhalten hat;

Regelung des Rückgriffsrechts des Beförderers (CIV/CIM)

CIV Titel VII/CIM Titel V

Beziehungen der Beförderer untereinander **und zwischen Beförderern und Infrastrukturbetreibern**

Artikel 62a CIV/Artikel 50a CIM

Rückgriffsrecht gegen Infrastrukturbetreiber

Hat ein Beförderer gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften eine Entschädigung gezahlt, so steht ihm ein Rückgriffsrecht gegen einen Infrastrukturbetreiber insoweit zu, als der Infrastrukturbetreiber [den Schaden / das die Haftung des Beförderers auslösende Ereignis] verursacht hat und der Beförderer gemäß Artikel 51 CIV / 40 CIM für den Infrastrukturbetreiber haftet. [Der Infrastrukturbetreiber muss sich in diesem Fall im Regress so behandeln lassen, als würde auch er dem Ersatzberechtigten unmittelbar gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften haften.]

Artikel 63 CIV/Artikel 51 CIM Rückgriffsverfahren

§ 1 Ein Beförderer **oder ein Infrastrukturbetreiber**, gegen den gemäß Artikel 62 **oder 62bis** (CIV) / 50 **oder 50bis** (CIM) Rückgriff genommen wird, kann die Rechtmäßigkeit der durch den Rückgriff nehmenden Beförderer geleisteten Zahlung nicht bestreiten, wenn die Entschädigung gerichtlich festgesetzt worden ist, nachdem dem erstgenannten Beförderer **beziehungsweise dem Infrastrukturbetreiber** durch gehörige Streitverkündung die Möglichkeit gegeben war, dem Rechtsstreit beizutreten. ...

Haftung des IB - Rückgriffsrecht des Beförderers (CUI)

Artikel 8 Haftung des Infrastrukturbetreibers

§ 1 Der Infrastrukturbetreiber haftet für

- a) Personenschäden (Tod, Verletzung oder sonstige Beeinträchtigung der körperlichen und geistigen Gesundheit),
- b) Sachschäden (Zerstörung oder Beschädigung beweglicher und unbeweglicher Sachen),
- c) ~~Vermögensschäden, die sich daraus ergeben, dass der Beförderer Entschädigungen gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM zu leisten hat,~~

die der Beförderer oder seine Hilfspersonen während der Nutzung der Infrastruktur erleiden und die ihre Ursache in der Infrastruktur haben.

...

§ 5 Die (neuen) Artikel 62a und 63 CIV und Articles 50a und 51 CIM bleiben unberührt.

Artikel 23 Rückgriff

~~Die Rechtmäßigkeit einer durch den Beförderer auf Grund der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV oder der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM geleisteten Zahlung kann nicht bestritten werden, wenn die Entschädigung gerichtlich festgesetzt worden ist, nachdem dem Betreiber durch gehörige Streitverkündung die Möglichkeit gegeben war, dem Rechtsstreit beizutreten.~~



Nächste Schritte



Zu diskutierende Schritte und Daten

Überarbeiteter Entwurf des Generalsekretärs	29.1.2016
Konsultation der Mitgliedstaaten und Stakeholder	
Fristen für die Stellungnahmen	7.3.2016
Einladung zur nächsten Tagung der Arbeitsgruppe	29.4.2016
Nächste Tagung der Arbeitsgruppe	30.5.2016



Organisation Intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

Gryphenhübeliweg 30
CH - 3006 Bern

+ 41 (0)31 359 10 10
media@otif.org
www.otif.org