



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

Arbeitsgruppe « ER CUI »

2. Tagung Bericht

Bern, 8. Juli 2015

TAGESORDNUNG

1. Eröffnung der Tagung und Wahl des Vorsitzenden
2. Annahme der Tagesordnung
3. Teilrevision der ER CUI: neues Kriterium für den Anwendungsbereich der CUI – Beratung des ersten Entwurfs des Generalsekretärs und der hierzu erhaltenen 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 (Belgien) zur Vorsitzenden dieser Tagung.

2. Annahme der Tagesordnung

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

3. Teilrevision der ER CUI: neues Kriterium für den Anwendungsbereich der CUI – Beratung des ersten Entwurfs des Generalsekretärs und der hierzu erhaltenen Vorschläge

- Dok. CUI 2/3 – Erster Entwurf des Generalsekretärs
- Dok. CUI 2/3 Add. 1 – Stellungnahme Belgiens
- Dok. CUI 2/3 Add. 2 – Stellungnahme Frankreichs
- Dok. CUI 2/3 Add. 3 – Stellungnahme Deutschlands
- Dok. CUI 2/3 Add. 4 – Stellungnahme des Vereinigten Königreichs
- Dok. CUI 2/3 Add. 5 – Stellungnahme der Europäischen Eisenbahninfrastrukturbetreiber (EIM)
- Dok. CUI 2/3 Add. 6 – Anmerkungen von Prof. Freise
- Dok. CUI 2/3 Add. 7 – Vorläufige Stellungnahme des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (CIT)
- Dok. CUI 2/3 Add. 8 – Stellungnahme des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (CIT)¹

In seiner Präsentation (s. Anlage 2) fasst der **Generalsekretär (GS)** die Stellungnahmen zu seinem ersten Textentwurf zusammen und weist dabei auf die sich abzeichnenden Tendenzen hin:

Eine Mehrheit derer, die sich schriftlich geäußert haben, ziehe den Begriff „grenzüberschreitender Zug“ („internationaler Zug“) dem schwierig zu definierenden Begriff „grenzüberschreitende Verkehrsleistung“ als Anknüpfungspunkt für den Anwendungsbereich der CUI vor. Es stelle sich folglich die Frage nach einer für die Zwecke der CUI geeigneten Definition für den „internationalen Zug“. Von den hierzu erhaltenen Vorschlägen besteche der Vorschlag von Prof. Freise durch seine Einfachheit und Klarheit. Ferner scheine die Meinung zu

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

überwiegen, dass es ausreichen sollte, wenn ein Grenzübertritt für den Zug vorgesehen und vereinbart ist; der Zug verliere seine Eigenschaft als „internationaler Zug“ nicht, wenn es – aus welchen Gründen auch immer – zum tatsächlichen Grenzübertritt nicht kommt.

Der GS präsentiert einen neuen Textvorschlag für Artikel 1 § 1 CUI, der diesen Meinungen Rechnung trägt (Folie 8). Er fügt hinzu, dass zusätzlich auch Artikel 3 (Begriffsbestimmungen) geändert werden müsste, indem die bestehende Begriffsbestimmung „Beförderer“ angepasst und eine neue Begriffsbestimmung „Zug“ eingeführt würde (Folien 9 und 10).

DE betont zunächst, wie wichtig es sei, bei einem so schwierigen Thema alle drei Arbeitssprachen der OTIF zu verwenden. Es begrüßt die Möglichkeit, sich auf Deutsch äußern zu können; es wäre dem Ergebnis jedoch zuträglich, wenn die Beratungen vollständig in den drei Arbeitssprachen geführt würden.

In der darauf folgenden Diskussion, an der sich die **Vorsitzende/BE**, der **GS**, die **Europäische Kommission**, **GB**, **DE**, **FR**, **RS**, **Prof. Freise** in seiner Funktion als Experte der OTIF, das **CIT** und die **EIM** beteiligen, werden folgende Punkte erörtert:

Bedeutung der CUI allgemein

BE berichtet, dass die CUI in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen des belgischen Infrastrukturbetreibers aufgenommen worden seien, ohne zwischen der nationalen und der internationalen Nutzung zu unterscheiden.

Nach Auffassung **DE** spielten die CUI in der Praxis eine geringe Rolle. Es fragt, ob ein Bedürfnis zur Regelung des Infrastrukturnutzungsvertrages, über die Haftungsregelungen hinaus, überhaupt besteht. Der Regelungsbedarf ergebe sich eigentlich nur daraus, dass dem Beförderer der Rückgriff gegen den Infrastrukturbetreiber ermöglicht wird, weil in den CIV und CIM die durch die Infrastruktur verursachten Schäden dem Beförderer zugerechnet werden. Dieser ursprüngliche Zweck der CUI müsse bei der Revision der CUI jedenfalls gewährleistet bleiben.

Abkoppelung des Anwendungsbereichs der CUI von den Beförderungsverträgen CIV und CIM

BE, **FR**, **CIT** und **EIM** bestätigen ihre schriftlich hierzu mitgeteilten Positionen.

RS ist im Prinzip nicht dagegen.

GB bezieht sich auf Artikel 6 (Einheitliche Rechtsvorschriften) des COTIF, der die Mitgliedstaaten dazu verpflichte sicherzustellen, dass der „internationale Eisenbahnverkehr“ von den in Artikel 6 in Bezug genommenen Einheitlichen Rechtsvorschriften, einschließlich ER CUI, ER CIV und ER CIM, geregelt wird. Nach Ansicht **GB** sei klar, dass die Einheitlichen Rechtsvorschriften zusammenwirken müssten, um ein einheitliches Regelwerk zu bilden und keine eigenständigen Vorschriften. Im Verständnis **GB** fänden die ER CUI dann Anwendung, wenn: 1) der Beförderer die Absicht habe, den Zug über die Grenze eines Mitgliedstaates hinaus fahren zu lassen (das sei „internationaler Verkehr“); und 2) der Beförderer Fahrgäste und Güter auf einer internationalen Reise befördere, auf die die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und CIM Anwendung finden. Nach Ansicht **GB** sei dies die bei jeglicher Revision von Artikel 1 (Anwendungsbereich) der CUI zu klärende Frage. Es sei wichtig, sich an das zu

halten, was die Verfasser des COTIF im Sinn gehabt hätten, anstatt diese Gelegenheit für die Ausweitung des Anwendungsbereiches der CUI zu nutzen.

Laut **Prof. Freise** mache die Abkoppelung des Anwendungsbereiches der CUI von den CIV und CIM Beförderungsverträgen Sinn, da es internationale Verkehre außerhalb von CIV und CIM gebe.

DE hält eine Abkoppelung der CUI von den CIV und CIM im Hinblick auf die Wahrung der Rückgriffsmöglichkeit des Artikels 8 CUI für fraglich.

Vorzug des Begriffs „grenzüberschreitender Zug“ vor dem Begriff „grenzüberschreitende Verkehrsleistung“

BE, FR, DE und das **CIT** bestätigen ihre schriftlich hierzu mitgeteilten Positionen.

DE hat den Eindruck, dass die Arbeitsgruppe den Begriff „grenzüberschreitende Verkehrsleistung“ überwiegend ablehnt, und begrüßt dies. Der Anwendungsbereich solle klargestellt, nicht ausgeweitet oder eingeschränkt werden. Die Verwendung des Begriffs „grenzüberschreitender Zug“ oder „internationaler Zug“ führe aber zu einer Ausweitung des bestehenden Anwendungsbereichs auf den leeren Zug. Andererseits fielen bestimmte CIM- und CIV-Beförderungen, die mit nationalen Zügen durchgeführt werden, aus dem Anwendungsbereich heraus, obwohl hier für das CUI-Haftungsregime ein Regelungsbedarf bestehe.

Die **Europäische Kommission** und **GB** schließen sich der Meinung der Mitgliedstaaten an, dass Begriffe wie „grenzüberschreitende Verkehrsleistung“ oder „Hauptzweck“ in den CUI vermieden werden sollten, zumal es hierzu nicht einmal innerhalb der Europäischen Union eine einheitliche Auslegung gebe, so dass sie wahrscheinlich neu definiert werden müssten.

Für **RS** ist die eingeschlagene Richtung annehmbar. Aus Sicht **GB** wäre es besser, sich an die Terminologie des Artikels 6 COTIF zu halten, in dem der Begriff „internationaler Eisenbahnverkehr“ („international rail traffic“) verwendet wird. Die ER CIV, CIM und CUI seien demnach für den internationalen Eisenbahnverkehr geschaffen worden. Damit werde gleichzeitig auch klargestellt, dass sie nicht für den nationalen Verkehr („domestic traffic“) geschaffen seien.

Die **EIM**, deren Position von RNE geteilt wird, wünschen, dass die Revision nur der Klarstellung des Anwendungsbereichs der CUI diene. Sie sollte weder zur Ausdehnung noch zur Einschränkung des Anwendungsbereichs führen. Der neu gefasste Textentwurf des Generalsekretärs, der davon ausgeht, dass die CUI die Nutzung der Infrastruktur durch internationale Züge abdecken sollten, entspreche diesem Ziel.

„Vereinbarter“ und nicht zwangsläufig tatsächlicher Grenzübertritt

BE, FR und das **CIT** bestätigen ihre schriftlich hierzu mitgeteilten Positionen.

DE hält die Klarstellung für notwendig, auf welche „Vereinbarung“ hier abgestellt werden soll. Die CUI regule nur die Vereinbarungen im Infrastrukturnutzungsvertrag. Das Problem des bisherigen CUI- Anwendungsbereiches liege gerade darin, dass in diesem Vertrag die Zweckrichtung einer internationalen Beförderung nach CIM und CIV nicht geregelt wird. **DE**

fragt, ob der Infrastrukturnutzungsvertrag überhaupt eine Regelung zum Grenzübertritt enthalte und ob der am Beförderungsvertrag nicht beteiligte Infrastrukturbetreiber beim Abschluss seines sVertrags Erkenntnisse darüber habe, woher das auf seiner Infrastruktur beförderte Gut komme oder wo dessen Bestimmungsort liege.

Der vereinbarte Abgangs- und der Bestimmungsort des Zuges: „in zwei verschiedenen Staaten“ oder „in zwei Mitgliedstaaten“?

FR zieht die Formulierung vor, wonach diese Punkte in zwei Staaten liegen müssen, von denen mindestens einer ein Mitgliedstaat ist. Ansonsten gäbe es eine Diskrepanz zwischen dem Anwendungsbereich der CIM (Art. 1 § 2 CIM) und jenem der CUI.

Die **Vorsitzende** schlägt dem GS einen entsprechend angepassten Wortlaut für eine Neufassung des Artikels 1 § 1 CUI vor.

DE weist darauf hin, dass es sich in Artikel 1 § 2 CIM um einen auf den Gütertransport beschränkten opting-in Mechanismus handle. Sollte man nicht eher direkt an diese Bestimmung anknüpfen? Dann müsste allerdings der Beförderer den Infrastrukturbetreiber darauf hinweisen, falls er die Anwendung der CIM im Beförderungsvertrag vereinbart habe. DE zweifelt, ob der „Abgangs- und Bestimmungsort des Zuges“ dem Infrastrukturnutzungsvertrag entnommen werden kann. Für jeden Infrastrukturbetreiber sei eigentlich nur den Anfang und das Ende seiner - nationalen – Infrastruktur vertragsgegenständlich.

Prof. Freise ruft in Erinnerung, dass man doch den Anwendungsbereich der CUI von den CIV und CIM abkoppeln wollte. Im Zeitpunkt des Vertragsabschlusses zwischen dem Beförderer und dem Infrastrukturbetreiber wisse man noch nicht, ob der Kunde des Beförderers von der in Artikel 1 § 2 CIM gegebenen Möglichkeit Gebrauch machen wird. Im Übrigen müsse man zwischen dem Abgangs- und dem Bestimmungsort des Zuges einerseits und den Endpunkten der Trasse andererseits unterscheiden.

Regelungsumfang der CUI und eine neue Idee: Rückgriff des Beförderers gegen den Infrastrukturbetreiber in den CIV und CIM regeln?

Prof. Freise erwähnt eine neue Lösungsmöglichkeit: Wenn es nur darum gehen sollte, den Rückgriff der Beförderer gegen Infrastrukturbetreiber zu ermöglichen, warum könnte dann nicht eine Regelung gerade dort vorgesehen werden, wo der Bedarf entstehe, nämlich in den CIV und CIM? Dann würde sich auch die Frage nicht mehr stellen, ob es zum Schaden bei der Nutzung der Infrastruktur durch einen internationalen oder durch einen nationalen Zug gekommen ist. Der Rückgriff wäre jedenfalls sichergestellt. Er schlägt vor, zunächst die Frage zu klären, was tatsächlich geregelt werden solle.

Das **CIT** erinnert daran, dass es gegenwärtig zwei Regelungsbereiche gebe:

- einerseits die zweifellos entscheidende Frage des Rückgriffs in allen Fällen, in denen es sich um eine internationale Beförderung handelt und der Schaden durch die Infrastruktur verursacht wurde;
- andererseits handle es sich um das originäre Rechtsverhältnis zwischen dem Beförderer und dem Betreiber. Bei Schaffung der CUI habe man nicht antizipiert, dass es ausschließlich nationale Verträge zur Nutzung der Eisenbahninfrastruktur geben werde, wie dies heute der Fall sei. Dies bedeute, dass jeder Infrastrukturbetreiber nur Nut-

zungsverträge hinsichtlich der eigenen Infrastruktur schließe. Das erschwere die Organisation internationaler Züge.

Als Vertreter der Interessen der Beförderer stellt das CIT klar, dass es jedenfalls den Status quo beim Regress beibehalten möchte; zusätzlich sei es aber auch an Erleichterungen beim Organisieren internationaler Züge durch harmonisierte internationale Rechtsgrundlagen interessiert.

DE fragt sich, ob die Vision des CIT im Hinblick auf die zahlreichen nationalen Vorschriften, abgesehen von den europaweit geltenden Sicherheitsvorschriften, Realität werden könne.

Die **Vorsitzende** zeigt Verständnis für beide Anliegen der Beförderer. Sie fügt hinzu, dass die Frage der Rechtssicherheit, das Bestehen klarer Haftungsregeln, entscheidend sein könne, ob ein Vertrag überhaupt zustande kommt. Klare Regelungen in den CUI könnten daher für den Sektor von großem Nutzen sein.

Der **GS** zeigt sich zwar offen für eine Lösung der Frage des Rückgriffs des Beförderers gegenüber dem Infrastrukturbetreiber innerhalb der CIV und CIM; er schließt sich gleichwohl der Meinung der Vorsitzenden und des CIT an, indem er betont, dass der Rückgriff des Beförderers nur einen kleinen, wenn auch sehr wichtigen Teil des Regelungsgegenstandes der CUI bilde.

Begriffsbestimmungen „Beförderer“ und „Zug“

Nach Auffassung **GB** sollte man eher von den bestehenden Begriffen ausgehen („internationaler Verkehr“, s. Art. 6 COTIF) als die Begriffsbestimmungen der CUI anzupassen oder neue Begriffe zu definieren.

RS fragt sich, ob man nicht den Begriff „Eisenbahnunternehmen“, wie in den APTU und in den ATMF, verwenden sollte.

Die **Vorsitzende** erläutert, dass der Begriff „Beförderer“ in weitem Sinne zu verstehen sei. Dabei sei im Auge zu behalten, dass das CUI-Haftungsregime auch die Hilfspersonen der Vertragsparteien mit einschließe, beim Beförderer etwa den Traktionär oder den Lokführer.

Nach diesem Meinungsaustausch zu den in seiner ersten Präsentation gestellten Fragen stellt der **GS** in einer Kurzpräsentation einen angepassten (dreisprachigen) Textvorschlag vor (s. Anlage 3).

„Diese ER gelten für jeden Vertrag...“

Das **CIT** regt an, in den Erläuternden Bemerkungen klarzustellen, dass mit dieser Formulierung „auch zwei aufeinanderfolgende nationale Nutzungsverträge abgedeckt sind“.

„Zug, der vereinbarungsgemäß einen internationalen Eisenbahnverkehr ... durchführt“

DE bemerkt erneut, dass es dazu auch einer Vereinbarung zwischen dem Beförderer und dem Infrastrukturbetreiber bedürfte. Werde auf den Zweck des Beförderungsvertrages abgestellt, der dem Infrastrukturbetreiber nicht bekannt sein müsse, bestehe das bisherige Problem des Anwendungsbereichs fort.

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

Unter diesem Punkt erinnert **FR** an den ursprünglichen Textvorschlag des Generalsekretärs vom 23. März 2015 für einen neuen § 4 zu Artikel 5 CUI.

Die **Vorsitzende** stellt fest, dass dieser Vorschlag mehrheitlich nicht unterstützt worden sei. Aus diesem Grund habe sich nun die Diskussion darüber erübrigt.

5. Verschiedenes

Dieser Punkt entfällt.

6. Weiteres Vorgehen, Datum und Ort der nächsten Tagung

DE erklärt, dass es in dieser Sitzung keine abschließende Position zum neuen Textvorschlag des Generalsekretärs mitteilen könne. Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit erhalten, sich später dazu schriftlich zu äußern. **DE** wendet sich an die Europäische Kommission mit der Bemerkung, dass eine Koordinierung einer EU-Position nicht erforderlich gewesen sei, zumal die Arbeiten von Arbeitsgruppen normalerweise keine koordinierten Positionen der Mitgliedstaaten der EU erfordern.

Der Vertreter der **Europäischen Kommission** bestätigt dies und stellt klar, dass die einleitenden Worte seines ersten Diskussionsbeitrags, dass er im Namen der Europäischen Kommission, jedoch nicht im Namen der Europäischen Union spreche, da es „hierzu keine koordinierte Position“ gebe, keinesfalls als eine Ankündigung einer Koordinierung der Positionen im Rahmen dieser Arbeitsgruppe zu verstehen sei.

DE macht für das weitere Vorgehen zwei Vorschläge, um dem Zweck der CUI, den Regress des EVU zu ermöglichen, Rechnung zu tragen: einerseits die Einschränkung des Anwendungsbereichs der CUI auf die Haftung des Betreibers in solchen Fällen, in denen dem EVU ein Schaden aus dem Bereich der Infrastruktur nach den ER CIM und CIV zugerechnet wird, und andererseits die Reduzierung des Anwendungsbereichs der CUI zu Gunsten einer Ausweitung der Anwendung der CIV und CIM, indem der Rückgriff des Beförderers gegen den Infrastrukturbetreiber direkt in den ER CIV und CIM geregelt würde. **DE** nutzt die Gelegenheit, um die Frage nochmals aufzuwerfen, ob im letzteren Falle überhaupt ein sinnvoller Anwendungsbereich der CUI verbliebe. **DE** hat hierfür vorerst keinen Textvorschlag, bietet jedoch an, den Vorschlag schriftlich näher darzulegen.

Die **Vorsitzende** bekräftigt die Position **Belgiens**, dessen Interesse an einer Entwicklung der CUI über den Regressanspruch des Beförderers hinausgehe.

GB unterstütze die Änderung von Artikel 1 (Anwendungsbereich) der ER CUI, um klarzustellen, wann diese ER CUI einen Nutzungsvertrag für Eisenbahninfrastruktur für den internationalen Eisenbahnverkehr regeln, halte es jedoch für notwendig, die Stakeholder zu den Auswirkungen einer Anwendung der ER CUI in Fällen, in denen nicht gleichzeitig die ER CIV oder CIM Anwendung finden, zu konsultieren. **GB** teile die Ansicht **DE**, wonach noch zu diesem neuen Textentwurf noch kein endgültiger Beschluss gefasst werden könne.

Die **EIM** teilen die Meinung DE nur insofern, als es wünschenswert sei, sich später zum neuen Textvorschlag des Generalsekretärs äußern zu können. Im Übrigen, was den Regelungsumfang der CUI anbelangt, teilen sie die Position BE.

Das **CIT** betrachtet zwar die Idee, den Rückgriff der Beförderer in den CIV und CIM zu regeln, als interessant, fürchtet jedoch, dass damit der andere Aspekt, nämlich das Bedürfnis, das vertragliche Verhältnis zwischen dem Beförderer und dem Infrastrukturbetreiber ebenfalls zu regeln, aus dem Blickfeld verloren gehen könnte.

Der **GS** erinnert daran, dass man sich bei der ersten Tagung dieser Arbeitsgruppe einig war, zuerst den Anwendungsbereich der CUI zu klären und anschließend die Fragen der Haftung zu betrachten. Es wäre zwar denkbar, mit der von DE soeben angesprochenen Richtung diese Logik umzukehren, sollten die Mitgliedstaaten es wünschen. Von der ursprünglich eingeschlagenen Richtung verspreche er sich jedoch ein besseres Ergebnis, da keine der sich stellenden Fragen aus dem Blickfeld verloren gehen werde, nämlich weder die nach dem Rückgriff des Beförderers, der gegenüber seinen Kunden für den Infrastrukturbetreiber haftet, noch die Frage direkter Schäden der einen oder der anderen Partei des Nutzungsvertrags.

Die **Vorsitzende** fasst die Diskussion zum Vorgehen zusammen. Sowohl die Mitgliedstaaten als auch die Verbände der Stakeholder benötigen Zeit, um sich zum neuen Textvorschlag des GS äußern zu können. Es sei nicht ratsam, die Logik der bisherigen Herangehensweise umzudrehen. Der dahingehende Vorschlag DE werde von keinem weiteren Mitgliedstaat unterstützt. Die Beibehaltung der bisherigen Vorgehensweise ermögliche es der Arbeitsgruppe, mit dem weniger umstrittenen Thema zu beginnen. In einer späteren Phase werde es der Arbeitsgruppe leichter fallen, das Haftungsregime zu behandeln.

Ferner hält die Vorsitzende fest, dass folgende in dieser Tagung diskutierte Fragen in neuen Erläuternden Bemerkungen gelöst werden können:

- Eine allgemeine Klarstellung, dass sich die ER CUI auf den internationalen Eisenbahnverkehr beziehen, mit der Verweisung auf Artikel 6 COTIF. Wenn in der Begriffsbestimmung „Beförderer“ die Präzisierung „nach den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV oder den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM“ gestrichen wird, wird in den Erläuternden Bemerkungen zu dieser Bestimmung zusätzlich klargestellt, dass es sich um internationalen Verkehr im Sinne des Artikels 6 COTIF handeln muss (Anliegen GB).
- Eine Klarstellung, dass der internationale Verkehr die Nutzung mehrerer nationaler Trassen impliziert und dass daher die ER CUI auch zwei (oder mehrere) aufeinanderfolgende nationale Nutzungsverträge abdecken (Anliegen des CIT).

Der **GS** dankt der Vorsitzenden für ihre hoch effiziente Arbeit und für ihren persönlichen Beitrag zur Weiterentwicklung seines Entwurfs. Er verspricht, die Neufassung seines Entwurfs einschließlich der zusätzlich aufzunehmenden erläuternden Bemerkungen bis Mitte August zu versenden, mit genügend Zeit für Stellungnahmen oder für Alternativvorschläge. Die heutigen Präsentationen werden den Teilnehmern noch heute oder morgen elektronisch zur Verfügung gestellt.

Die nächste Tagung wird für den 24. November 2015 nach Bern einberufen werden.

Die **Vorsitzende** schließt die Tagung und dankt allen Teilnehmern für ihre Diskussionsbeiträge, die von einem regen Interesse zeugen.

ANLAGEN:

1. Teilnehmerliste
2. Einleitende Präsentation des Generalsekretärs
3. Präsentation des Generalsekretärs - Arbeitsdokument mit dem nach der Diskussion angepassten Textvorschlag (dreisprachig)



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

2^{ème} session Groupe de travail RU CUI
2. Sitzung der Arbeitsgruppe ER CUI
2nd session of the Working group CUI UR
Berne, Bern, 8.7.2015

Liste des participants
Teilnehmerliste
List of participants

I. Gouvernements / Regierungen / Governments**Allemagne/Deutschland/Germany**Mme./Fr./Ms Anja **Reifenrath**

Richterin am Landgericht, Referentin
Bundesministerium der 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/Oesterreich/Austria

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

Belgique/Belgien/BelgiumMme/Fr./Ms Clio **Liégeois**

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

 +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

 00 33 1 40 81 78 75
 Fax
 E-mail mafal.thiam@developpement-
 durable.gouv.fr

**Royaume Uni/Vereinigtes Königreich
United Kingdom**

M./Herr/Mr. Alan **Mundy**

Policy Adviser, Rail Technical International and
Safety
Department for Transport
Infrastructure, Safety and Security Directorate
Rail Executive
4th Floor - Great Minster House
33 Horseferry Road
GB-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**

Mme/Fr./Ms Sarah **Pryce**

Senior Lawyer – Rail and London Team
Department for Transport Legal Advisers,
Government Legal Department
Zone 2/16, Great Minster House,
33 Horseferry Road
GB- London SW1P 4DR
United Kingdom

 +44 (0) 20 794 445 76

Fax +44 (0) 75 005 735 94

E-mail Sarah.Pryce@dft.gsi.gov.uk

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

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

 +381 (11) 362 23 10
Fax +381 (11) 361 82 91
E-mail branka.nedeljkovic@raildir.gov.rs

Serbie/Serbien/SerbiaMme/Fr./Ms Zorica **Radović**

Senior Adviser for Legal Affairs
Directorate for Railways
Nemanjina 6
RS-11000 Beograd

 +381 (11) 361 19 44
Fax +381 (11) 361 82 91
E-mail zorica.radovic@raildir.gov.rs

**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 4/08
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 et associations internationales non-gouvernementales
Nichtstaatliche internationale Organisationen und Verbände
International non-governmental Organisations or Associations**

CIT

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

Generalsekretär
CIT - Internationales Eisenbahntransportkomitee
Secrétariat général
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**

M. Law, Rechtsanwältin, Senior Legal Adviser
CIT - Internationales Eisenbahntransportkomitee
Weltpoststrasse 20
CH-3015 Berne

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

EIMM./Hr./Mr. Tommaso **Spanevello**

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



+32 (2) 234 37 73

Fax +32 (2) 234 37 79

E-mail tommaso.spanevello@eimrail.org**RNE**Mme/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

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

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

Prof., Experte
Bessunger Strasse 29
DE-64285 Darmstadt

 +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

**VI. Interprètes
 Dolmetscher
 Interpreters**

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

david.ashman@otif.org



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

Revision der ER CUI

Klärung des Anwendungsbereiches der CUI

GS – CUI WG – 08/07/2015



- Verknüpft mit den Beförderungsverträgen CIV/CIM
- Auslegungsproblem – Klarstellungsbedarf
- Grund für eine Entkoppelung des allgemeinen Anwendungsbereiches von einem CIV/CIM Beförderungsvertrag – siehe Rahmenbemerkung und vom Generalsekretär erhaltene schriftliche Kommentare



- Basierend auf dem Begriff des „grenzüberschreitenden Verkehrsdienstes“ gemäß der Definition in Richtlinie 2012/34/EU (insbesondere Artikel 3 § 5 zu den „grenzüberschreitenden Personenverkehrsdiensten“) oder
- Basierend auf dem Begriff des „grenzüberschreitenden Zuges“.

(Ergebnis der Diskussion bei der ersten Arbeitsgruppentagung und den nachfolgenden Rücksprachen mit den Stakeholdern)



§ 1 Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten für die Nutzungsverträge von Eisenbahninfrastruktur für [grenzüberschreitende Verkehrsleistungen] / [grenzüberschreitende Züge]. Im Sinne dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften bezeichnet der Ausdruck „grenzüberschreitende Verkehrsleistung“ eine Verkehrsdienstleistung, bei der:

- a) der Zug mindestens eine Grenze eines Mitgliedstaates überquert und**
- b) der Hauptzweck der Verkehrsleistung in einer Beförderung im Sinne der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV oder CIM besteht.**

[Der Zug kann erweitert und/oder geteilt werden, und die verschiedenen Zugteile können unterschiedliche Abfahrts- und Bestimmungsorte haben, sofern alle Wagen mindestens eine Grenze überqueren.]

[Im Sinne dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften bezeichnet der Ausdruck „grenzüberschreitender Zug“ eine Verkehrsleistung auf einer Trasse, bei der der Zug mindestens eine Grenze eines Mitgliedstaates überquert.]

§ 2 Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten unbeschadet davon, ob für [eine grenzüberschreitende Verkehrsleistung] / [einen grenzüberschreitenden Zug] einer oder mehrere Nutzungsverträge für Eisenbahninfrastruktur abgeschlossen werden müssen, von denen jeder dem nationalen Recht, das auf dem Gebiet jedes betroffenen Staates gilt, unterliegt.

Gründe für die Bevorzugung von „internationaler Zug“

Argumente BE und FR:

- Begriffe wie „internationale Verkehrsleistung“ und „Hauptzweck“, die in anderem Zusammenhang/für andere Zwecke (für den dem Wettbewerb offenen Personenverkehr) bestimmt wurden, sind für die Verwendung in den CUI nicht passend
- Risiko: In der Neufassung der EU-Richtlinie verwendete Begriffe könnten mit dem 4. Eisenbahnpaket ihre Bedeutung ändern

Argumente DE:

- Die Verwendung des Begriffes „internationale Verkehrsleistung“ könnte zu neuen Auslegungsschwierigkeiten führen
- Problem für Nichtmitgliedstaaten der EU (welche Institution könnte den Hauptzweck bestimmen?)

Argument GB:

Kein Bedarf an harmonisierten Einheitlichen
Rechtsvorschriften, wenn ein Zug eine Grenze
überquert, nicht jedoch die Fahrgäste oder Güter

(obwohl der zweite Begriff „internationaler Zug“ die
größere Rechtssicherheit schafft)



Brauchen wir eine Begriffsbestimmung für „**internationaler Zug**“?

Wenn ja, was könnten die bestimmenden Elemente sein?

- Eine Betriebseinheit (ein oder mehrere Wagen)
- Die Grenzüberquerung – beabsichtigt/**vereinbart** von beiden Parteien des Nutzungsvertrages (d. h. nicht zwangsläufig eine tatsächliche Grenzüberquerung)
- Die (vereinbarte) Nutzung von Eisenbahninfrastruktur auf dem Gebiet von mindestens **zwei Staaten / zwei Mitgliedstaaten** (zur Diskussion stehende Optionen)

Wenn ja, wo? In Artikel 1 oder in Artikel 3?



- § 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 Etats, dont au moins un est un Etat 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.**



Neue/angepasste Begriffsbestimmung in Artikel 3?

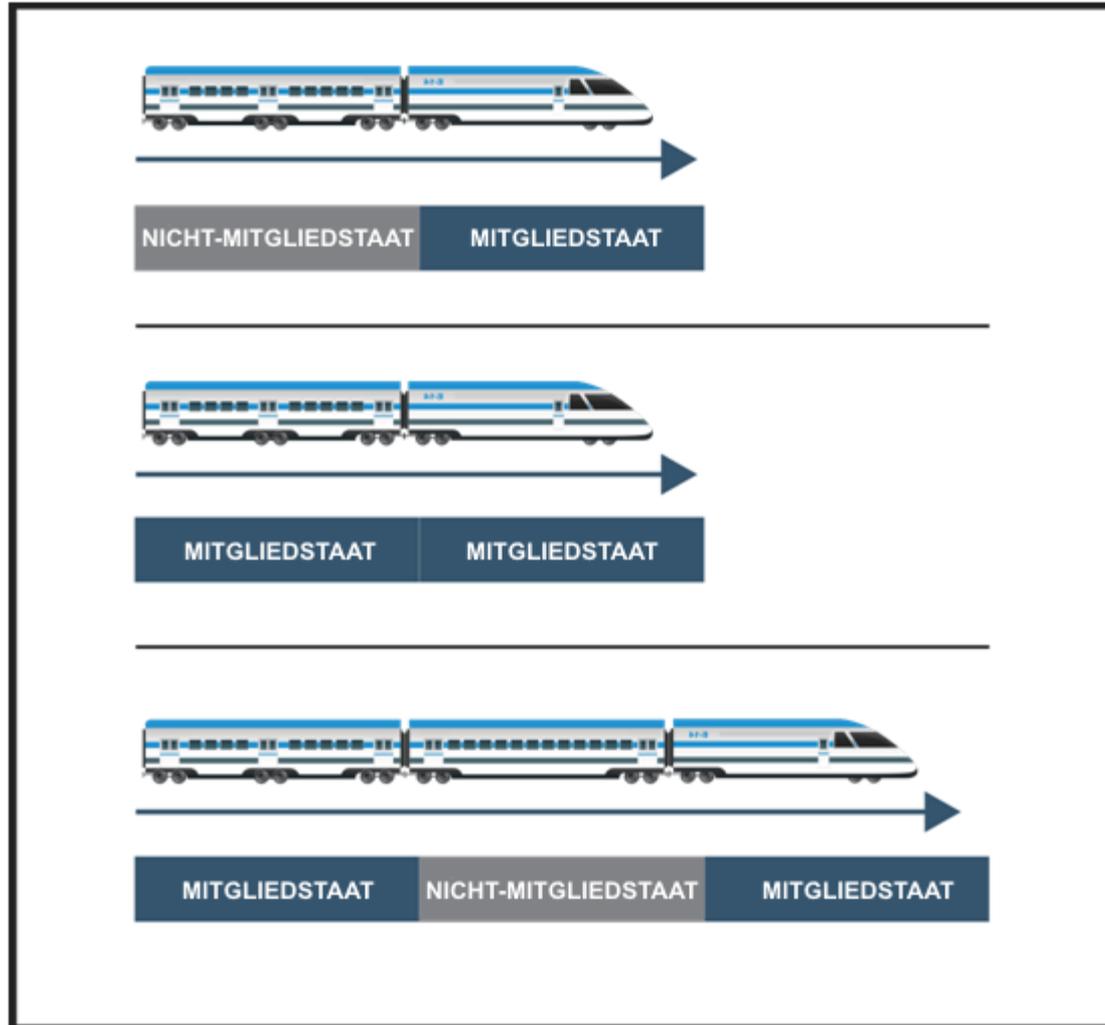
- c) “carrier” means the person who carries persons or goods by rail in international traffic ~~under the CIV Uniform Rules or the CIM Uniform Rules~~ and who is licensed in accordance with the laws and prescriptions relating to licensing and recognition of licenses in force in the State in which the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



Neuer Entwurfsvorschlag für Artikel 1 – Varianten zur Diskussion





1 – Internationale Züge:

Anwendung der CUI mit einem einheitlichen Haftungsregime für den Infrastrukturbetreiber für alle CIM/CIV Verträge

2 – Nationale Züge:

Anwendung der Artikel 51 CIV/40 CIM: der IB ist ein Gehilfe des Beförderers

=>2 Möglichkeiten zum Umgang mit vom IB verursachten Verletzungen von Personen/Schäden an Gütern, die in nationalen Zügen unter CIV/CIM Bedingungen befördert werden:

- harmonisiertes internationales Haftungsregime, geregelt in den CUI (siehe Erläuternde Bemerkungen, Art. 1 Abs. 7 und 8) oder in (neuen) Artikeln 62bis CIV/50bis CIM;
- nationales Recht.

Revision of the CUI UR

Clarification of the scope of application of the CUI

-

Working document

SG – CUI WG – 08/07/2015



- § 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 Etats, dont au moins un est un Etat 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.**



Adapted definition in 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;
- 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 ;
- 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) “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 internationale[; 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].**