

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

CUI 1

04.12.2014

**Doc. de séance
Sitzungsdok. 1
Meeting room doc.**

Original: EN



Positionspapier

**REVISION DES COTIF – ER CUI (Anhang E)
Hauptaspekte**

28. November 2014

Einleitung

Die OTIF – Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr – ist in der Überarbeitung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) und seiner Anhänge, einschließlich Anhang E, der namentlich den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur betrifft, begriffen.

Anhang E („CUI“¹) regelt den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur zwischen Infrastrukturbetreiber und Beförderer.

Die OTIF hat eine Rahmenbemerkung² über die Revision der CUI verfasst.

Der Revisionsausschuss der OTIF hatte der Einrichtung einer Arbeitsgruppe – aus Vertretern der Europäischen Kommission und der Mitgliedstaaten und Stakeholdern aus der Industrie – zugestimmt, die Änderungsvorschläge für die Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (ER CUI) ausarbeiten sollte.

Dieses Positionspapier enthält folgende Fragen in Bezug auf die Rahmenbemerkung der OTIF:

1. Anwendungsbereich: zur Rechtsdefinition des Anwendungsbereichs einerseits und der Frage der Serviceinfrastruktur andererseits;
2. Haftungsregime: mit besonderem Fokus auf der indirekten Haftung.

1. Anwendungsbereich

1.1. Rechtsdefinition des Anwendungsbereichs

Die Frage betrifft die derzeitige Definition des Anwendungsbereichs der ER CUI, genauer gesagt seine ursprüngliche Verlinkung zum Zweck der Nutzung der Infrastruktur gemäß Artikel 1 der CUI.

Empfehlungen:

- **Die ER CUI sollen nicht über den internationalen Verkehr hinaus gelten und somit auf den nationalen Verkehr keine Anwendung finden.**
- **Jede denkbare Option sollte selbstverständlich mit dem COTIF vereinbar sein.**
- **Die Definition der „internationalen Eisenbahnbeförderung“ im Sinne der ER CUI auf der Grundlage der „Nutzung internationaler Trassen“ könnte genauer geprüft werden.**

¹ Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (CUI – Anhang E zum Übereinkommen)

² Rahmenbemerkung zur Arbeitsgruppe „ER CUI“ – CUI 1/2, 09.10.2014

Begründung

In der Rahmenbemerkung heißt es, dass das Kriterium des „internationalen Verkehrs“ – wie in den anderen Anhängen des COTIF – auch in den CUI beibehalten werden muss. Die CUI sollten jedoch den nationalen Verkehr nicht abdecken, da dieser in die Zuständigkeit der Staaten fällt und überdies Vertragsfreiheit gilt. In diesem Zusammenhang legt Artikel 28 der Neufassung der Richtlinie 2012/34/EU fest, dass die Eisenbahnunternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen, mit den Betreibern der genutzten Eisenbahninfrastruktur auf öffentlich-rechtlicher oder privatrechtlicher Grundlage die erforderlichen Vereinbarungen schließen.

In der Rahmenbemerkung wird vorgeschlagen, die Definition der „internationalen Eisenbahnbeförderung“ auf die Grundlage der „Nutzung internationaler Eisenbahntrassen“ zu stützen. Die Eisenbahntrasse an sich ist jedoch lediglich das Objekt des Infrastrukturnutzungsvertrages.

1.2. Die Frage der Serviceinfrastruktur

Diese Frage betrifft die Anwendung der ER CUI auf alle mit der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur in Zusammenhang stehenden Dienstleistungen.

Empfehlung:

- **Der Anwendungsbereich der ER CUI sollte in Bezug auf Serviceinfrastruktur nicht über seinen derzeitigen Anwendungsbereich hinaus erweitert werden. Diese Frage ist an die oben erwähnte Debatte zur internationalen Eisenbahnbeförderung gekoppelt.**

Begründung

Die Serviceinfrastruktur wird lokal nach nationalem Recht verwaltet. Dieser Tatsache muss sorgsam Rechnung getragen werden, wenn der Anwendungsbereich innerhalb der vom COTIF vorgegebenen Grenzen bleiben soll.

2. Haftung

2.1. Haftung für indirekte Schäden³

Diese Frage behandelt die Haftungsregeln für Schäden, die durch die Infrastruktur hervorgerufen wurden und für die der Beförderer seinem Kunden gemäß ER CUI im Rahmen der internationalen Eisenbahnbeförderung haftet.

³ Artikel 8 und 9 der CUI

Derzeit sehen die ER CUI für die vom Beförderer gemäß den ER CIM⁴ (Art. 40) und CIV⁵ (Art. 51) für den Schaden an seinen Kunden gezahlten Entschädigung ein Rückgriffsrecht des Beförderers gegenüber dem Infrastrukturbetreiber vor.

In der Rahmenbemerkung wird über eine Ausweitung der Bestimmungen der ER CUI nachgedacht, welche die Grundlage für das Rückgriffsrecht des Beförderers für die von ihm nach nationalem Recht gezahlte Entschädigung bieten. In Übereinstimmung mit der Rahmenbemerkung 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.

Die Rahmenbemerkung zielt speziell auf die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr ab.

Empfehlung:

- **Die Vorschriften der ER CUI in Bezug auf die Haftung für indirekten Schaden sollten nicht ausgeweitet werden.**

Begründung

Eine Ausweitung der Vorschriften würde dazu führen, dass die ER CUI mit nationalem Recht in Berührung kämen, was jenseits des im COTIF festgelegten Anwendungsbereiches des internationalen Verkehrs liegt. Dies würde auch eine Fragmentierung des anwendbaren Rechts nach sich ziehen, was dem Zweck des einheitlichen COTIF-Rechts klar entgegensteht. Vor diesem Hintergrund würde, wenn es zu solch einer Situation käme, dem Infrastrukturbetreiber sicherlich ein anderes Landesrecht als sein eigenes⁶ auferlegt.

Der Infrastrukturbetreiber unterliegt infolge EU-Rechts einer strengen Preisregulierung.⁷ Dem Grundsatz nach besteht der Preis für die Nutzung der Infrastruktur in den direkt aus dem Betrieb des Zuges auf der Infrastruktur entstandenen Kosten. Folglich kann der Infrastrukturbetreiber keine Betriebsrisiken in die Kosten integrieren, so wie es ein reguläres Unternehmen tun würde.

Dies gilt insbesondere für die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007, welche – z. B. bei Verspätungen oder Zugstreichungen usw. – die Zahlung einer prozentual zum Fahrpreis stehenden Entschädigung an die Fahrgäste durch den Beförderer vorsieht. Der Beförderer

⁴ Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM – Anhang B zum COTIF)

⁵ Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen (CIV – Anhang A zum COTIF)

⁶ Art. 8 § 3 COTIF besagt: „Unter Landesrecht versteht man das Recht des Staates, in dem der Berechtigte seinen Anspruch geltend macht, einschließlich der Kollisionsnormen.“ Der Kunde des Beförderers (z. B. ein Fahrgast) würde sich für Schadenersatzklagen gegen den Beförderer auf dessen Landesrecht stützen. Der Beförderer würde daraufhin sein Rückgriffsrecht gegen den Infrastrukturbetreiber geltend machen, welcher seinen Sitz wahrscheinlich in einem anderen Staat mit anderem Landesrecht hat.

⁷ Wie in der Rahmenbemerkung richtigerweise festgestellt, besteht das EU-Recht aus öffentlich-rechtlichen Bestimmungen.

kann den Fahrpreis frei festlegen und dabei auch einen Risikozuschlag für Betriebsrisiken aufschlagen.⁸

In der Rahmenbemerkung wird angedacht, den Anwendungsbereich der ER CUI auf das Rückgriffsrecht für vom Beförderer nach anderen Rechtsgrundlagen als den ER CIV/CIM gezahlte Entschädigungen auszuweiten.

Empfehlung:

- **Der Finanzausgleich der Infrastrukturbetreiber, der durch die im EU-Recht begründete Verpflichtung der Mitgliedstaaten sichergestellt ist, sollte beibehalten werden.**

Begründung

Der Infrastrukturbetreiber hat keinen Einfluss auf die Preispolitik der Eisenbahnunternehmen, wodurch er auch keinen Einfluss auf die Summe der Entschädigung nehmen kann. Wenn die ER CUI das Rückgriffsrecht für vom Beförderer nach anderen Rechtsgrundlagen als den ER CIV/CIM gezahlten Entschädigungen abdecken würden, würde dadurch eine Abhängigkeit des Infrastrukturbetreibers von der Preispolitik der Eisenbahnunternehmen geschaffen.

Der Infrastrukturbetreiber hätte daher keine Kontrolle über (und nicht einmal Kenntnis über) die Höhe der Entschädigung, die er möglicherweise zahlen muss.

⁸ Mit Ausnahme von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen.