



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

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

**CUI 2/3 Add. 1
01.06.2015**

Original: FR

2. TAGUNG

Stellungnahme Belgiens

z. Hd. des Generalsekretärs der OTIF

Numéro d'entreprise 0 308 357 852

métro : Rogier
train : Gare du Nord
arrêt de bus et de tram : Rogier
parking vélo gardé : Gare du Nord

Ihr Schreiben vom:
23.03.2015

Ihre Referenz:
A 91-01/503.2015

Unsere Referenz:
260/CL

Anlage(n):
/

Brüssel, den
30/04/2015

Betreff: Stellungnahme Belgiens zur Revision der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (CUI)

Sehr geehrter Herr Generalsekretär,

In Antwort auf Ihr Rundschreiben vom 23. März 2015, in dem Sie die Mitgliedstaaten um ihre Stellungnahme zum Textvorschlag betreffend den Anwendungsbereich der CUI und um Information, ob weiterhin ein Interesse an der Teilnahme an der Arbeitsgruppensitzung vom 8. Juli 2015 besteht, gebeten hatten, freue ich mich, Ihnen hiermit die Antwort Belgiens mitteilen zu können.

Zunächst darf ich Ihnen bestätigen, dass wir die Absicht haben, an der oben erwähnten Arbeitsgruppensitzung teilzunehmen.

In Bezug auf die Revision der ER CUI können wir Ihnen bereits folgende Stellungnahmen mitteilen:

1) Zum Textvorschlag für den Anwendungsbereich:

Von den beiden vorgeschlagenen Alternativen ist in unseren Augen diejenige des „**grenzüberschreitenden Zuges**“ zu bevorzugen.

Das auf dem Begriff der „**grenzüberschreitenden Verkehrsleistung**“ basierende Konzept ist der Richtlinie 2012/34/EU entnommen und scheint uns nicht ganz passend, da es einzig dazu dient, den dem Wettbewerb ausgesetzten grenzüberschreitenden Personenverkehr von dem noch nicht dem Wettbewerb unterliegenden nationalen Personenverkehr zu unterscheiden. Diese Sachlage wird sich voraussichtlich im Rahmen des 4. Eisenbahnpaketes ändern, so dass diese Lösung nicht von Dauer sein sollte. Das Kriterium des „**Hauptzweckes**“ der Verkehrsleistung dient zudem lediglich dem Verbot der Kabotage, mit der ein Unternehmen vorgeben könnte, eine grenzüberschreitende Beförderung anzubieten, ob-

wohl der eigentliche Zweck der Beförderung in nationalen Verbindungen besteht. Daher die Regulierungsfunktion im Eisenbahnverkehr.

Sie weisen richtigerweise auf folgendes hin: „Das Element der Begriffsbestimmung, nach dem **„alle Wagen mindestens eine Grenze überqueren“** müssen, könnte problematisch werden, da nicht völlig ausgeschlossen ist, dass ein oder mehrere Wagen, aus welchem Grund auch immer, vom Zug abgekoppelt werden, z. B. am Grenzbahnhof, bevor der Zug die Grenze überfährt. Es stellt sich daher die Frage, ob dann der gesamte Zug nicht mehr als „grenzüberschreitende Verkehrsleistung“ gelten würde.“ Wir stimmen dieser Analyse vollumfänglich zu; es sollte nicht verlangt werden, dass alle Wagen mindestens eine Grenze überqueren müssen – dies wäre nicht praktikabel. Aus diesem Grund sollte der Teilsatz „sofern alle Wagen mindestens eine Grenze überqueren.“ nach unserem Dafürhalten aus § 1 Absatz 2 gestrichen werden.

In Bezug auf die Begriffsbestimmung für **„grenzüberschreitender Zug“**, stellt die Verwendung des Begriffes **„voraussichtlich“** unseres Erachtens das wichtigste Element dar. Ausschlaggebend sollte die Absicht sein, eine grenzüberschreitende Beförderung durchzuführen: Die Anwendung der ER CUI würde dann dadurch ausgelöst, dass ein Zug voraussichtlich eine Grenze überfährt, auch wenn es konkret, beispielsweise aufgrund von Problemen mit der Eisenbahninfrastruktur, nicht zum tatsächlichen Grenzübertritt kommt. Auch in solch einem Fall wäre es richtig und logisch, dass sich der Beförderer auf die ER CUI berufen kann.

Daraus ergibt sich, dass der Satz „a) der Zug mindestens eine Grenze eines Mitgliedstaates überquert und“ nicht beibehalten werden sollte, da hier der Fall, dass ein *geplanter* Grenzübertritt des Zuges doch nicht stattgefunden hat, nicht berücksichtigt ist.

Betreffend die Begriffsbestimmung für „grenzüberschreitenden Zug“ möchten wir Ihnen gerne den folgenden Vorschlag unterbreiten: „Ein „grenzüberschreitender Zug“ ist ein Zug, dessen voraussichtliche/geplante Abfahrts- und Bestimmungsorte in zwei unterschiedlichen Mitgliedstaaten liegen.“ Hierdurch lässt sich die umstrittene Erwähnung des Grenzübertritts umgehen.

Der geänderte Text würde damit wie folgt lauten:

Artikel 1
Anwendungsbereich

§ 1 Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten für die Nutzungsverträge von Eisenbahninfrastruktur für grenzüberschreitende Züge.

Im Sinne dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften bezeichnet der Ausdruck „grenzüberschreitender Zug“ einen Zug, dessen voraussichtliche/geplante Abfahrts- und Bestimmungsorte in zwei unterschiedlichen Mitgliedstaaten liegen. Der Zug kann erweitert und/oder geteilt werden, und die verschiedenen Zugteile können unterschiedliche Abfahrts- und Bestimmungsorte haben.

§ 2 Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten unbeschadet davon, ob für 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.

Dies gilt ohne Rücksicht auf den Sitz und die Staatszugehörigkeit der Parteien des Vertrages. Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten auch, wenn die Eisenbahninfrastruktur von Staaten oder von staatlichen Einrichtungen oder Organisationen betrieben oder genutzt wird.

§ 3 Vorbehaltlich des Artikels 21 gelten diese Einheitlichen Rechtsvorschriften nicht für andere Rechtsverhältnisse, wie insbesondere

- a) die Haftung des Beförderers oder des Betreibers gegenüber ihren Bediensteten oder anderen Personen, deren sie sich zur Erfüllung ihrer Aufgaben bedienen;
- b) die Haftung zwischen Beförderer oder Betreiber einerseits und Dritten andererseits.

Um das Konzept der „Prognose/Planung“ scheint es noch einige Unklarheiten zu geben. In unseren Augen besteht das Risiko, dass sich diese Konzepte einzig und allein auf die **wirtschaftlichen Absichten** des Eisenbahnunternehmens beziehen, wodurch die Anwendungskriterien für die ER CUI zu einer **Potestativbedingung** würden, da nur das Eisenbahnunternehmen den Grenzübertritt und somit die Anwendung der ER CUI planen kann.

Als eine mögliche Lösung könnte die Absicht, eine grenzüberschreitende Beförderung durchzuführen, näher konkretisiert werden. In diesem Zusammenhang scheint uns das **Bestehen eines internationalen Trassenantrags** ein gutes Kriterium zu sein, zumal die Trasse auch Gegenstand des Vertrages zwischen Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber ist. Dieser Begriff wird in der Technischen Spezifikation für die Interoperabilität über Telematikanwendungen für den Güter- und Personenverkehr verwendet. Wir möchten hiermit also die Idee, auf diesem Begriff zu verweisen, zur Debatte stellen.

- 2) Zum Kommentar betreffend die Erläuternden Bemerkungen zu Artikel 8 der ER CUI:

... (s. Dok. CUI 2/4)

3) Zur Einführung des neuen § 4 in Artikel 5 der ER CUI:

Wir befürworten die Einführung von allgemeinen Nutzungsbedingungen für die Infrastruktur und harmonisierten Musternutzungsverträgen nicht. Mit diesem § soll augenscheinlich eine Rechtsgrundlage für optionale allgemeine Nutzungsbedingungen geschaffen werden. Wir können jedoch keinen Mehrwert einer derartigen Ergänzung im COTIF ausmachen: Die Möglichkeit, allgemeine Bedingungen festzulegen besteht bereits heute und mit dieser Ergänzung könnte der Rechtscharakter dieser Bedingungen noch unklarer werden.

- 4) Zur Frage der Ausweitung der Haftung des Infrastrukturbetreibers in Artikel 8 § 1 Buchst. c) ER CUI:

... (s. Dok. CUI 2/4)

Mit freundlichen Grüßen

Clio Liégeois
Attachée