



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. 2  
01.06.2015**

Original: FR

## **2. TAGUNG**

---

Stellungnahme Frankreichs

**Kommentare Frankreichs zum Revisionsvorschlag betreffend die Artikel  
1 und 5 der ER CUI**

Auf Wunsch des Generalsekretariates der OTIF wurde nach der 25. Tagung des Revisionsausschusses eine Arbeitsgruppe eingerichtet und beauftragt, Überlegungen zum Anwendungsbereich der ER CUI anzustellen. Auf der ersten Tagung dieser Arbeitsgruppe am 10. Dezember 2014 wurde ein Zeitplan für die Arbeiten beschlossen.

Der Generalsekretär hatte sich verpflichtet, bis zum 23. März 2015 einen ersten Textvorschlag für die Artikel 1 und 5 für eine neue Bestimmung betreffend den Anwendungsbereich der ER CUI zu unterbreiten.

Artikel 1

**Von der OTIF vorgeschlagener Text vom 23. März 2015**

Artikel 1  
Anwendungsbereich

**§ 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 Verkehrsleistung, 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 Verkehrsdienstleistung 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.**

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.

## Kommentare Frankreichs zum Textvorschlag der OTIF

### Betreffend § 1:

Der Begriff „grenzüberschreitender Zug“ ist demjenigen der „grenzüberschreitenden Verkehrsleistung“ vorzuziehen, zumal:

- der Begriff der „grenzüberschreitenden Verkehrsleistung“ der Terminologie der Richtlinie 2012/34/EU (Artikel 3 § 5) entnommen ist, welcher sich auf den internationalen Personenverkehr bezieht;
- der Begriff in der Richtlinie ausschließlich zur Abgrenzung des dem Wettbewerb ausgesetzten internationalen Verkehrs im Gegensatz zum nationalen, dem Wettbewerb noch nicht ausgesetzten Verkehr gebraucht wird;
- der Begriff mit Annahme des vierten Eisenbahnpaketes aus der europäischen Terminologie verschwinden könnte.

### Punkt a):

Dieser Punkt sollte dem Prinzip nach beibehalten werden, da damit leer verkehrende grenzüberschreitende Züge abgedeckt würden.

Der aktuell vorgeschlagene Wortlaut deckt jedoch nicht den Fall ab, dass ein für den grenzüberschreitenden Verkehr gedachter Zug die Grenze aus irgendeinem Grund doch nicht überfahren hat. Anstelle des tatsächlichen Grenzübertritts müsste daher eher der Begriff der „Planung“ einer Strecke von einem Staat in einen anderen Staat als Grundlage genommen werden.

Es ist zudem nicht notwendig, von „Mitgliedstaaten“ zu sprechen, da die ER CIM auch in den Fällen Anwendung finden, in denen nur einer der beiden Staaten Mitglied der OTIF ist.

Punkt a) könnte daher wie folgt gefasst werden:

*„[...] einen Zug, ] dessen geplanter Abfahrts- und Bestimmungsort beim Personenverkehr in zwei unterschiedlichen Mitgliedstaaten liegen und beim Güterverkehr in zwei unterschiedlichen Staaten, von denen mindestens einer ein Mitgliedstaat der OTIF ist.“*

### Punkt b):

Der Begriff „Hauptzweck“ erscheint in diesem Kontext nicht ganz passend, zumal:

- dieser aus der Richtlinie 2012/34/EU entnommene Begriff aufgrund des komplexen Festlegungsverfahrens zwischen den nationalen Regulierungsstellen in diesem Zusammenhang nur schlecht verwendet werden kann (das Verfahren wird bestimmt von der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 870/2014 der Kommission vom 11. August 2014); die Anwendung dieses Verfahrens ist im Kontext der ER CUI wenig sinnvoll, zumal es auch nicht in allen Mitgliedstaaten gleich angewendet wird (in einigen Staaten wird es im nationalen, bereits dem Wettbewerb unterliegenden Personenverkehr gar nicht angewendet);
- er mit der Annahme des vierten Eisenbahnpakets verschwinden könnte.

Für Punkt b) erscheint somit folgender Wortlaut angemessen:

*„b) [...] einen Zug, der] leer oder beladen für eine internationale Beförderung im Sinne der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV oder CIM vorgesehen ist.“*

**Der erste Absatz in eckigen Klammern** wirft die Frage der Qualifizierung gemischter Züge als nationale oder internationale Züge auf. Folgende zwei Fälle sind denkbar:

- Sobald ein Wagen im Zugverband eine Grenze überfahren hat, gilt der gesamte Zug als grenzüberschreitend; in diesem Fall wären auch alle im Rahmen dieser internationalen Beförderung gefahrenen nationalen Strecken von den ER CUI abgedeckt;
- alle Wagen müssen eine Grenze überfahren, damit der gesamte Zug als grenzüberschreitender Zug gilt; in diesem Fall wären nur die rein internationalen Beförderungen von den ER CUI abgedeckt, nicht jedoch alle sonstigen internationalen Beförderungen (da Mischzüge ausgeschlossen wären).

**Zweiter Absatz in eckigen Klammern** („Im Sinne dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften (...)“): Die alleinige Tatsache, dass ein internationaler Trassenantrag (als Summe mehrerer nationaler Trassenanträge) gestellt wurde, reicht nicht aus, um allen Teiltrassen der internationalen Trasse ebenfalls internationalen Status zu verleihen. In den Text müsste somit das Kriterium der Antwort der Infrastrukturbetreiber aufgenommen werden, um den Fall von in einem Staat eventuell nicht zugeteilter Trassen abzudecken, die dadurch wieder als national qualifiziert werden müssten.

Dieser Absatz könnte daher wie folgt gefasst werden:

*Im Sinne von Punkt a) ist ein grenzüberschreitender Zug ein Zug, für den bei Stellung des/der Trassenantrags/Trassenanträge, der/die von dem/den Infrastrukturbetreiber(n) effektiv genehmigt wurde(n), die Überquerung mindestens einer Mitgliedstaatsgrenze vorgesehen ist.*

**§ 2:** Dieser § ist unnötig, da alle darin enthaltenen Elemente bereits in den vorherigen Punkten erwähnt werden.

#### Artikel 5

Die Revision dieses Artikels besteht in dessen Ergänzung durch einen neuen § 4. Mit diesem § soll die Möglichkeit geschaffen werden, fakultativ auf einen internationalen Mustervertrag zurückzugreifen.

#### **Von der OTIF vorgeschlagener Text**

##### **Neuer § 4 in Artikel 5:**

**§ 4 Die internationalen Verbände der Infrastrukturbetreiber und die internationalen Verbände der Beförderer können allgemeine Bedingungen zur Nutzung der Infrastruktur vereinbaren und in Übereinstimmung mit allen relevanten verbindlichen Vorschriften der Staaten, in denen sich die Infrastruktur befindet, die unter diesen harmonisierten Bedingungen genutzt werden soll, einen harmonisierten Musternutzungsvertrag bereitstellen.**

#### **Stellungnahme Frankreichs zum Textvorschlag der OTIF**

Aufgrund des fakultativen Charakters dieses Vorschlages, hat Frankreich keine Kommentare zu diesem Artikel.