



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. 3
01.06.2015**

Original: DE

2. TAGUNG

Stellungnahme Deutschlands



**Stellungnahme der deutschen Delegation
zum Rundschreiben des Generalsekretärs der OTIF vom 19. März 2015
(A 91-01/503.2015) zum Anwendungsbereich der CUI**

I. Zu den Erwägungen des Generalsekretärs in der Anlage zum Rundschreiben vom 19. März 2015

1. Feststellung des Anwendungsbereichs der CUI bei Vertragsschluss

Die deutsche Delegation hält daran fest, dass es bei der Revision des Anwendungsbereichs der ER CUI zentral auf den Blickpunkt der Vertragsparteien bei Vertragsschluss ankommt: Die Parteien eines Vertrags über die Nutzung der Infrastruktur müssen zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses wissen, ob dieser Vertrag den ER CUI unterliegt. Wird also in der – derzeit geltenden ebenso wie in der vorgeschlagenen - Regelung auf den Zweck der Nutzung abgestellt, kann es nur um den von den Parteien im Voraus anvisierten Zweck gehen, und zwar unabhängig davon, ob die Parteien einen Vertrag für eine Nutzungsperiode, einen Rahmenvertrag für eine längere Zeit oder einen Nutzungsvertrag im Bezug auf eine konkrete Zugtrasse zum Zwecke einer spezifischen Beförderung schließen. Darauf, wie der Zug später tatsächlich durch Reisende oder Güter genutzt wird, kann es mithin nur ankommen, wenn die Parteien bei Vertragsschluss diese Nutzung auch bezweckt haben.

2. Der Begriff des „grenzüberschreitenden Verkehrsdienstes“

- a) Aus Sicht der deutschen Delegation muss vermieden werden, bei der Änderung der Regelung über den Anwendungsbereich der ER CUI neue Auslegungsschwierigkeiten zu begründen. Genau dies ist aber zu befürchten, wenn in Anlehnung an die Richtlinie 2012/34/EU (im Folgenden: RL) die Anwendung der ER CUI davon abhängig gemacht wird, dass Verkehrsleistungen – im Text teilweise uneinheitlich auch als „Verkehrsdienstleistungen“ bezeichnet - betroffen sind, deren Hauptzweck eine Beförderung im Sinne der ER CIV oder ER CIM ist. Ein Abstellen auf den unbestimmten Rechtsbegriff des „**Hauptzwecks**“ begegnet erheblichen Bedenken. Insbesondere erscheint es wenig sachgerecht, die Verwen-

dung dieses Begriffs unter Berufung auf die RL zu rechtfertigen. Zum einen ist darauf hinzuweisen, dass die RL zur Bestimmung des Begriffs „grenzüberschreitender Güterverkehrsdienst“ ohne den Begriff des Hauptzwecks auskommt (Artikel 3 Nummer 4 der RL). Zum anderen erscheint die RL nicht als Vorbild geeignet. Die RL stellt in Erwägungsgrund 18 beispielhaft mögliche Auslegungsmerkmale dar (Anteil am Umsatz und am Fahrgastaufkommen), anhand derer in einem eigenen, in Artikel 10 Absatz 3 der RL beschriebenen Verfahren vor den zuständigen Regulierungsstellen ein grenzüberschreitender Hauptzweck aufgrund eigens zu erhebender Daten erst festgestellt werden muss. Damit macht die RL selbst deutlich, dass die Feststellung des „Hauptzwecks“ schwierig ist. Das zur Lösung dieser Schwierigkeit vorgesehene Verfahren der RL ist jedoch auf die ER CUI nicht übertragbar. Denn hier geht es nicht um die Frage, unter welchen Voraussetzungen Eisenbahnunternehmen das Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur in den EU-Mitgliedstaaten erhalten. Vielmehr geht es um die Frage, welchen Inhalt der zwischen dem Infrastrukturbetreiber und dem Eisenbahnunternehmen abgeschlossene Infrastrukturnutzungsvertrag hat. Hier macht es wenig Sinn, für die Auslegung des Vertrags auf die Auffassung einer Behörde zurückzugreifen, zumal es völlig unklar ist, welche Behörde hier insbesondere bei Nicht-EU-Mitgliedstaaten in Betracht käme.

- b) Auch die Verwendung des Begriffs des „grenzüberschreitenden **Verkehrsdienstes**“ erscheint problematisch. Insbesondere erschließt sich nicht, warum dieser Begriff gegenüber dem derzeit geltenden Begriff der „internationalen Eisenbahnbeförderung“ vorzuziehen sein sollte. Naheliegender ist, auf den Begriff des „Zuges“ abzustellen, der, wenn auch nur vereinzelt, bereits in der COTIF verwendet wird.

3. Der Begriff des „grenzüberschreitenden Zuges“

Die Anwendung der CUI auf grenzüberschreitende Züge verdient grundsätzlich den Vorzug. Der Entwurf bietet hierfür jedoch in Artikel 1 § 1 Satz 3 und 4 eine nähere Ausgestaltung, die aus Sicht der deutschen Delegation problematisch erscheint. Zum einen setzt der vorgeschlagene Artikel 1 § 1 Satz 3 voraus, dass „**alle Wagen**“ mindestens eine Grenze überqueren. Dies würde dazu führen, dass die Parteien gleichermaßen durch Abkoppeln eines einzelnen Wagens vor Überqueren der ersten Grenze auf der Strecke wie auch durch Anhängen eines einzelnen Wagens nach Überqueren der letzten Grenze auf der Strecke die Anwendbarkeit der CUI ausschließen könnten. Dies wäre vor dem Hintergrund, dass die Revision einen möglichst weiten Anwendungsbereich der ER CUI bezweckt, ein äußerst fragwürdiges Ergebnis.

Zum anderen erscheint fragwürdig, ob das in Artikel 1 § 1 Satz 4 des Entwurfs vorgeschlagene Abstellen auf die „**Trasse**“ hier für größere Klarheit sorgt. Der Begriff der „internationalen Trasse“ ist, soweit ersichtlich, nicht international einheitlich festgelegt. Die Verwendung dieses Begriffs erscheint auch nicht geboten. Wird letztlich wiederum auf den Zweck der Beförderung abgestellt, der mit dem fraglichen Zug erreicht werden soll, so ist ein Gewinn gegenüber der geltenden Rechtslage nicht ersichtlich. Es erscheint zudem der Rechtsklarheit nicht zuträglich, zum Zwecke der Begriffsbestimmung in Artikel 1 § 1 Satz 4 des Entwurfs den Begriff des „grenzüberschreitenden Zuges“ wiederum als „Verkehrsdienstleis-

tung“ zu beschreiben und damit die Begriffe aus Artikel 1 § 1 Satz 2 Buchstabe a) und b) zu verknüpfen. Abgesehen davon wäre eine Definition vorrangig nicht in Artikel 1 CUI, sondern in dem für Begriffsbestimmungen vorgesehenen Artikel 3 CUI anzusiedeln.

4. Sitz und Staatsangehörigkeit der Parteien des Vertrages

In dem Entwurf soll sich – entsprechend dem bisherigen Artikel 1 § 1 Satz 2 CUI - der Anwendungsbereich ohne Rücksicht auf Sitz oder Staatsangehörigkeit der Parteien des Nutzungsvertrages bestimmen. Es ist jedoch zu bedenken, dass auch der Sitz der Vertragsparteien in verschiedenen Staaten einen internationalen Bezug des Nutzungsvertrages darstellen kann, da gerade hierbei die Anwendung einer einheitlichen internationalen Regelung zu einer Erleichterung führen kann.

5. Anpassen weiterer Bestimmungen der ER CUI

Bei Änderungen des Anwendungsbereichs werden auch die entsprechenden Folgeänderungen zu berücksichtigen sein; dies gilt insbesondere für die Begriffsbestimmungen des Artikels 3 Buchstabe c) CUI.

II. **Zu dem Vorschlag des Generalsekretärs für einen angepassten Wortlaut von Artikel 1 CUI**

1. Nutzungsverträge (Artikel 1 § 1 Satz 1 und § 2 des Entwurfs)

Wird in Artikel 1 § 1 Satz 1 der bisherige Wortlaut („Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten für **jeden** Vertrag über die Nutzung einer Eisenbahninfrastruktur...“) teilweise beibehalten, ist eine Regelung wie in § 2 des Entwurfs vorgeschlagen nicht mehr erforderlich.

2. Artikel 1 § 1 Satz 2 (Buchstabe a und b) und 3 des Entwurfs

Die Regelung würde an Klarheit gewinnen, wenn Begriffsbestimmungen wie die in Artikel 1 § 1 Satz 2 und 3 des Entwurfs vorgeschlagenen – abgesehen von den bereits erwähnten inhaltlichen Bedenken – in der für solche vorgesehenen Vorschrift des Artikel 3 CUI untergebracht würden.

3. Weitere Definitionen („Zug“, „Hauptzweck“ und „Verkehrsleistung“ bzw. „Verkehrsdienstleistung“)

Unabhängig von den bereits ausgeführten inhaltlichen Bedenken sollten Begriffe wie „Zug“ oder „Verkehrsleistung“ nicht verwendet werden, ohne sie einer eigenständigen Begriffsbestimmung im Rahmen der CUI zu unterziehen. Darüber hinaus wird in Artikel 1 § 1 Satz 2 Buchstabe b) sowie in Artikel 1 § 2 Satz 1 des Entwurfs von „Verkehrsleistung“ gesprochen, während in Artikel 1 § 1 Satz 3 des Entwurfs von „Verkehrsdienstleistung“ die Rede ist. Es sollten einheitliche Begriffe verwendet werden.

III. Zu dem Vorschlag des Generalsekretärs für einen neuen Artikel 5 § 4

Der Vorschlag zur Einführung eines Artikel 5 § 4 Satz 2 CUI sollte gestrichen werden. Für eine Regelung, die den internationalen Verbänden der Infrastrukturbetreiber und den internationalen Verbänden der Beförderer die Vereinbarung von Allgemeinen Geschäftsbedingungen und die Ausarbeitung eines „harmonisierten Musternutzungsvertrages“ ermöglicht, besteht kein Bedürfnis. Der Verweis auf Artikel 6 § 8 CIM ersetzt die Begründung für ein solches Regelungsbedürfnis nicht. Es besteht weder eine Regelungslücke noch ein Klarstellungsbedürfnis. Werden derartige Allgemeine Geschäftsbedingungen gewünscht, können diese auch ohne eine ausdrückliche Regelung ausgehandelt werden, wie das Beispiel der „European General Terms and Conditions“ (EGTC) zeigt.

Eine Anwendung solcher Allgemeinen Nutzungsbedingungen kann mit dieser Regelung nicht vorgegeben werden. Die Bedingungen werden nur dann Vertragsbestandteil, wenn die Parteien im Rahmen ihrer Vertragsfreiheit deren Geltung vereinbaren. Die vorgeschlagene Regelung verleiht solchen privaten Vertragsbedingungen oder Mustern weder eine erhöhte Autorität, noch vermag sie die „Übereinstimmung mit allen relevanten verbindlichen Vorschriften der Staaten, in denen sich die Infrastruktur befindet“ zu gewährleisten. Im Übrigen ist auch der Begriff der „internationalen Verbände“ jeweils unklar.