



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

**Groupe de travail „CUI UR“
Groupe de travail RU CUI**

**CUI 2/3 Add. 4
01.06.2015**

Original: EN

2. TAGUNG

Stellungnahme des Vereinigten Königreichs

Anwendungsbereich

Vorgeschlagene Optionen

Das Dokument beinhaltet zwei Optionen:

- Eine davon wäre die Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften (ER) CUI auf „grenzüberschreitende Verkehrsleistungen“, bei denen *per definitionem* der Zug die Grenze eines OTIF-Mitgliedstaates mindestens einmal überquert und der Hauptzweck der Verkehrsleistung in einer Beförderung im Sinne der ER CIV oder ER CIM besteht. Hier könnte als zusätzliches Kriterium hinzugefügt werden, dass alle Wagen und Personen mindestens eine Grenze überqueren müssen, der Zug aber trotzdem getrennt oder zusammengeführt werden kann und die einzelnen Zugteile unterschiedliche Herkunfts- oder Bestimmungsorte haben können;
- Die andere Option wäre die Anwendung der ER CUI UR auf einen „grenzüberschreitenden Zug“. Dieser ist als Zug definiert, dessen Trassenbestellung die Überquerung von mindestens einer Mitgliedstaatsgrenze vorsieht.

Insofern stellt die erste Option eine verfeinerte Fassung der zweiten Option dar. In beiden Fällen muss bei der Verkehrsleistung die Grenze eines Mitgliedstaates überfahren werden, im ersten Fall reicht dies aber nicht aus: Hier muss zusätzlich der Hauptzweck der Verkehrsleistung in der Beförderung internationaler Fahrgäste oder internationaler Güter bestehen.

In unseren Augen wären beide Optionen eine Verbesserung zum gegenwärtigen Wortlaut, wo der Verweis auf die einzelnen Verträge über die Beförderung von Personen oder Gütern bestenfalls Unklarheit schafft und schlimmstenfalls unlogische und kostspielige Folgen hat. Aus diesem Grund befürworten wir den allgemeinen Ansatz aus diesem Entwurf.

Wir fragen uns jedoch, ob die ER CUI auf Beförderungen Anwendung finden sollten, an denen nur ein Mitgliedstaat und ein oder mehrere Drittstaaten beteiligt sind. Das COTIF soll die Beziehungen zwischen seinen Mitgliedern regeln und sowohl die CIV als auch die CIM beziehen sich auf Beförderungen zwischen zwei Mitgliedstaaten, im Gegensatz zur Überquerung von Mitgliedstaatsgrenzen.

Bei der Frage nach der bevorzugten Option, würde UK trotz der größeren Rechtssicherheit der zweiten Option zur ersten Option tendieren. Unserer Ansicht nach ändert eine Grenzüberquerung den Status einer Eisenbahnbeförderung nicht zwangsläufig so gravierend, dass ein anderes Rechtsregime angewendet werden muss. Wenn eine Verkehrsleistung eine Grenze überquert, nicht jedoch die beförderten Fahrgäste oder Güter, besteht in unseren Augen kein Bedarf, die Verträge den Einheitlichen Rechtsvorschriften zu unterstellen.

Wenn die von uns oben als „erste Option“ bezeichnete Lösung gewählt werden sollte, wäre die Anforderung, dass alle Wagen zumindest eine Grenze überqueren, nicht wünschenswert, da unbedeutende Änderungen am Zug dann unproportionale Auswirkungen auf die anzuwendenden rechtlichen Vereinbarungen entwickeln könnten.

Formulierungsfragen

Wir erlauben uns auch, auf einige geringfügige Formulierungsfragen hinzuweisen. Wir hoffen, dass unsere Hinweise nützlich sind und die Fragen noch genauer diskutiert werden. Es sei darauf hingewiesen, dass sich unsere Kommentare in diesem Teil ausschließlich auf die Formulierung und nicht auf den vorgeschlagenen Inhalt beziehen.

In § 1 schlagen wir vor, keine Definition für „grenzüberschreitende Verkehrsleistungen/Züge“ einzufügen. Dieser Ausdruck kommt nur einmal vor und die Definition würde den Text nicht verkürzen. Wir würden mit Blick auf die erste Option schreiben: „Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten für die Nutzungsverträge von Eisenbahninfrastruktur für Verkehrsleistungen, die [usw.]“. In Bezug auf die zweite Option könnte es heißen „Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten für die Nutzungsverträge von Eisenbahninfrastruktur für eine vorgesehene Verkehrsleistung [usw.]“.

In dem vorgeschlagenen § 1 b) würden wir den Ausdruck „Beförderung im Sinne der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV oder CIM“ nicht verwenden. Diese Rechtsvorschriften liefern unseres Wissens keine Definition für „Beförderung“, sondern finden lediglich Anwendung auf Beförderungsverträge mit grenzüberschreitendem Charakter. Stattdessen würden wir schreiben „Beförderungen, auf die die ER CIV oder die ER CIM Anwendung finden“ oder die Anwendungskriterien aus den CIV und CIM wiederholen.

Den Entwurf für Option 2 konnten wir nicht noch nicht im Detail prüfen. Insbesondere wissen wir nicht, ob der Ausdruck „train path order“ im englischen Text die anerkannte Bezeichnung für einen Antrag auf Zuweisung von Fahrwegkapazität ist. Wir fragen uns, ob es im Englischen nicht besser lauten sollte: „[...] an international train is a transport service in respect of which the train path order provides for the crossing of [etc]“. (Unserer Ansicht nach wäre die englische Entsprechung für das französische „prévoit“ in den meisten Fällen eher „provides“ als „foresees“.)

Standardverträge

In der Bemerkung wird gefragt, ob ein zusätzlicher Paragraph erwünscht ist, nach dem IB- und EVU-Verbände Standardverträge beschließen können.

Wir befürworten die Vereinfachung der Diskussionen zwischen Infrastrukturbetreibern und Beförderern auf internationaler Ebene und somit die Erstellung von optionalen Modellvertragsbedingungen. Wir sind auch der Auffassung, dass die OTIF bei dieser Vereinfachung eine Rolle spielt. Dennoch denken wir nicht, dass eine rechtlich verbindliche Bestimmung der richtige Weg zur Erreichung dieses Ziels ist. Auch ohne solch eine Bestimmung haben die internationalen IB- und EVU-Verbände das Recht, optionale Modellvertragsbedingungen zu vereinbaren. Rechtlich gesehen hätte diese Bestimmung daher keinen Nutzen und würde höchstens Verwirrung stiften.

Teilnahme an der Arbeitsgruppe

In seinem Schreiben bittet der Generalsekretär die Mitgliedstaaten, ihn über ein eventuelles Interesse an der Teilnahme an der Arbeitsgruppe CUI zu informieren. Ich bestätige, dass das Vereinigte Königreich weiterhin gerne teilnimmt.

Schlussfolgerung

Wir hoffen, dass unsere Stellungnahme der OTIF und ihren Mitgliedstaaten nützt und wir nichts übersehen haben. Wir stehen jederzeit für Klarstellungen und Diskussionen darüber zur Verfügung.