



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 »
Arbeitsgruppe „ER CUI“
Groupe de travail RU CUI**

**CUI 2/3 Add. 5
01.06.2015**

Original: EN

2. TAGUNG

Stellungnahme der Europäischen Eisenbahninfrastrukturbetreiber (EIM)

Einleitung

Die OTIF – Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr – ist weiterhin in der Überarbeitung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) und seiner Anhänge, einschließlich Anhang E (CUI¹), der insbesondere den Vertrag zwischen Infrastrukturbetreiber und Beförderer über die Nutzung der Infrastruktur betrifft, begriffen.

Im Anschluss an die erste Tagung der Arbeitsgruppe (AG) am 10. Dezember 2014 hat die OTIF einen überarbeiteten Text für Artikel 1 zum Anwendungsbereich der CUI und einen neuen § 4 für Artikel 5 zu den einheitlichen Verträgen zwischen Infrastrukturbetreiber und Beförderer herausgegeben.

Die Textentwürfe werden bei der nächsten Tagung der AG am 8. Juli 2015 in Bern diskutiert werden.

Diese Stellungnahme betrifft folgende Themen aus dem neuen Textentwurf der OTIF:

1. Den Anwendungsbereich: An welchen Begriff und welches Konzept sollte die rechtliche Definition des Anwendungsbereiches geknüpft sein?
2. Den Mustervertrag für die Nutzung der Infrastruktur.

1. Anwendungsbereich

Der geänderte Textvorschlag für Artikel 1 enthält die Frage, ob in Bezug auf den Anwendungsbereich das Konzept der grenzüberschreitenden Verkehrsleistung oder dasjenige des grenzüberschreitenden Zuges Auslöser für die Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften (ER) sein soll.

Die OTIF schlägt vor, den Anwendungsbereich der CUI an die Nutzung der Infrastruktur für grenzüberschreitende Verkehrsleistungen zu knüpfen, deren Begriffsbestimmung von der entsprechenden Begriffsbestimmung aus Artikel 3 § 5 der Richtlinie 2012/34/EU abgeleitet werden sollte.

Aus Sicht der OTIF wäre das Kriterium, anhand dessen bestimmt wird, ob eine Verkehrsleistung „grenzüberschreitend“ ist oder nicht, deren Hauptzweck. Die grenzüberschreitende Verkehrsleistung als Hauptzweck wäre entweder offensichtlich oder könnte von der zuständigen Regulierungsstelle gemäß Art. 10 § 3 der EU-Richtlinie 2012/34/EU definiert werden.

Gemäß dem neuen § 1 sollte der Anwendungsbereich der CUI zwei Aspekte umfassen: 1) die tatsächliche Überquerung mindestens einer Staatsgrenze durch den Zug; 2) eine Beförderung im Sinne der ER CIV² oder der ER CIM³ als Hauptzweck der Verkehrsleistung.

Schließlich umfasst § 2 im Rahmen des Anwendungsbereiches die Möglichkeit mehrerer aufeinanderfolgender nationaler Verträge zur Nutzung der Infrastruktur für grenzüberschreitende Verkehrsleistungen.

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

² Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen (CIV – Anhang A zum COTIF)

³ Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM – Anhang B zum COTIF)

Empfehlungen

- **Der Anwendungsbereich der CUI sollte geklärt und nicht über die aktuelle Definition im COTIF hinaus ausgeweitet oder eingeschränkt werden. Nach Ansicht der EIM würde der vorgeschlagene neue Artikel 1 § 1 Buchst. a) und b) aber genau dies bewirken.**
- **Der in den zwei eckigen Klammern unter Artikel 1 § 1 Buchst. a) und b) vorgeschlagene Text, die zusätzliche Begriffsbestimmung für „grenzüberschreitenden Zug“ als Verkehrsdienstleistung auf einer Trasse, bei der der Zug mindestens eine Grenze eines Mitgliedstaates überquert, und der Text zur Zusammenfügung und Trennung von Zügen ist nicht notwendig.**

Begründung

Die EIM begrüßen die Zusicherung der OTIF, dass 1. alle Änderungen der ER CUI der Klarstellung des Anwendungsbereiches und nicht dessen Ausweitung auf nationale Beförderungen dienen und dass 2. Serviceinfrastruktur – jenseits dessen, was bereits in Artikel 3 Buchst. a) geregelt ist – nicht unter den Anwendungsbereich fällt.

Die EIM unterstützen das Ziel, mit der Revision der ER CUI einzig den Anwendungsbereich klarzustellen.

Empfehlung

- **Der Anwendungsbereich der CUI muss nicht von der Richtlinie 2012/34/EU abgeleitet werden.**

Begründung

Die EIM stellen die Notwendigkeit in Frage, die Begriffsbestimmung für „grenzüberschreitende Verkehrsleistung“ von der Richtlinie 2012/34 abzuleiten, auf welche sich der Vorschlag der OTIF für den Anwendungsbereich der CUI bezieht.

Tatsächlich bezieht sich Artikel 3 § 5 der Richtlinie auf „grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste“, wohingegen Artikel 1 CUI sowohl den Personen- als auch den Güterverkehr betreffen würde. Darüber hinaus beinhaltet die Richtlinie – wie von der OTIF in ihrem Vorschlag bereits festgestellt – zwei unterschiedliche Definitionen für grenzüberschreitende Verkehrsleistungen, je eine für den Personen- und eine für den Güterverkehr.

Empfehlung

- **Der neue Entwurf für Artikel 1 § 2 sollte gestrichen werden.**

Nach Ansicht der EIM ist § 2, der sich auf die Folge mehrerer nationaler Verträge als Teil der Bestimmung des Anwendungsbereiches bezieht, überflüssig, da er für das Ziel der Klarstellung des Anwendungsbereiches keinerlei Mehrwert bietet.

Zudem beinhaltet die derzeitige Bestimmung des Anwendungsbereiches (gelten für „jeden“ Vertrag über die Nutzung einer Eisenbahninfrastruktur⁴) in Bezug auf die Anwendung der CUI bereits „einen oder mehrere nationale Verträge“.

2. Einheitlicher Mustervertrag für die Nutzung der Infrastruktur

Die OTIF schlägt – basierend auf Artikel 6 § 8 CIM – einen neuen § 4 für Artikel 5 vor, mit dem den IB- und Befördererverbänden die Möglichkeit gegeben werden soll, sich auf allgemeine Nutzungsbedingungen für die Infrastruktur zu einigen.

Nach dem Dafürhalten der OTIF (und das ist rechtlich richtig und wird von den EIM unterstützt) ist der Mustervertrag nicht verbindlich und müsste die Vorschriften des EU- und des nationalen Rechts des Staates, in dem sich die Infrastruktur befindet, einhalten.

Empfehlungen:

- **Der vorgeschlagene § 4 für Artikel 5 ist nicht notwendig und sollte gestrichen werden.**
- **Sollte § 4 dennoch für weitere Erwägungen beibehalten werden, müsste zu Zwecken der Klarheit folgender Satz hinzugefügt werden. „Die Anwendung eines Musternutzungsvertrages ist nicht zwingend.“**

Begründung

Der Mehrwert des neu vorgeschlagenen § 4 hält sich in Grenzen. Zudem scheint Artikel 6 § 8 CIM nicht die angemessene Rechtsgrundlage für eine harmonisierten Musternutzungsvertrag für die Infrastruktur zu sein.

§ 4 trägt in keiner Weise zur Beseitigung der derzeit herrschenden Unklarheiten bei. Die Parteien, Infrastrukturbetreiber und Beförderer können bereits jetzt allgemeine Nutzungsbedingungen beschließen, ohne dazu in den ER CUI berechtigt werden zu müssen. Diese Lösung ist auch in den zwischen CIT und RNE ausgehandelten „EGTC“ (European General Terms and Conditions of Use of Railway Infrastructure) schon vorgesehen. Diese auf der Website des CIT veröffentlichten EGTC sind nicht verbindlich und liefern ein gutes Beispiel eines „Werkzeugkastens“ für Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen.

Die EIM befürworten eine Streichung dieser Bestimmung. Sollte sie dennoch zur weiteren Diskussion im Textvorschlag verbleiben, muss aus Sicht der EIM unbedingt darauf hingewiesen werden, das § 4 einen optionalen und keinen verbindlichen Charakter hat.

⁴ ER CUI (Anhang E zum COTIF) Artikel 1 – Anwendungsbereich