



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. 6
01.06.2015**

Original: DE

2. TAGUNG

Anmerkungen von Prof. Dr. Freise

Prof. Dr. Rainer Freise
Consultant

Bessunger Straße 29
64285 Darmstadt
Tel. 06151-504 60 39

28. April 2015

**Anmerkungen zum Rundschreiben der OTIF vom 23.3.2015
(A 91-01/503.2015) zum Anwendungsbereich der CUI**

1. Die Anlage zum Rundschreiben der OTIF nennt zwei mögliche Lösungen für die Bestimmung des Anwendungsbereichs der CUI: Zum einen könnte eine „grenzüberschreitende Verkehrsleistung“ als Auslöser für die Geltung der CUI genommen werden, zum anderen ein „grenzüberschreitender Zug“. Im Folgenden soll dargelegt werden, warum die zweite Lösung den Vorzug verdient, nämlich die Anwendung der CUI auf *grenzüberschreitende Züge*:

2. Die CUI will den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr zwischen Mitgliedstaaten der OTIF regeln. Nach dem geltenden Artikel 1 CUI werden von der CUI allerdings nur solche Infrastrukturnutzungsverträge erfasst, die der Durchführung internationaler Eisenbahnbeförderungen *im Sinne der CIV oder der CIM* dienen. Diese Einschränkung ist sachlich nicht gerechtfertigt, denn es gibt auch Verträge über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur im internationalen Verkehr zwischen OTIF-Staaten zu anderen Zwecken als der Durchführung von CIV- oder CIM-Verkehren. Werden z. B. Güter von Genf nach Moskau mit einem einzigen, durchgehenden Frachtvertrag (ohne Reexpedition an der Grenze zwischen CIM und SMGS) befördert, dann ist die CIM auf keinem Streckenabschnitt anwendbar, sondern für die Beförderung dieser Güter gilt das jeweils anwendbare Landesrecht. Welches Infrastrukturnutzungsrecht soll aber für einen internationalen Güterzug zwischen Frankreich und Polen gelten, wenn der gesamte Zug mit Autoteilen beladen ist, die für Kaluga in Russland bestimmt sind und für die ein durchgehender Beförderungsvertrag ohne Reexpedition an der Grenze zwischen CIM- und SMGS- Geltungsbereich abgeschlossen worden ist?

3. Darüber hinaus kann für das Vertragsverhältnis zwischen dem *Infrastrukturnutzer* einerseits und dem *Infrastrukturbetreiber* andererseits nicht ausschlaggebend sein, ob und welche *Verkehrsdienstleistungen* der Infrastrukturnutzer gegenüber seinen etwaigen Kunden erbringt. Es kommt vielmehr darauf an, ob das Eisenbahnunternehmen grenzüberschreitende *Verkehrsbetriebsleistungen* vornimmt, also einen Zug verkehren lässt, für den die Infrastrukturnutzung vertraglich zu regeln ist. Es gibt ja auch grenzüberschreitende Züge, die überhaupt keine Verkehrsdienstleistungen im Personen- oder Güterverkehr gegenüber Kunden erbringen. Das gilt z. B. für Dienstfahrten eines EVU zur Beförderung eigener Güter oder für Versuchsfahrten der Hersteller von Eisenbahnfahrzeugen. Auch diese betrieblichen Zugfahrten geschehen auf der Grundlage von Infrastrukturnutzungsverträgen.

Für die Anwendung der CUI kann also nach heutigem Verständnis der Infrastrukturnutzung nicht mehr auf die Erbringung von Verkehrsdienstleistungen und schon gar nicht auf die

Erbringung von Verkehrsdienstleistungen nach CIV und CIM abgestellt werden.

4. Bei der Festlegung des Anwendungsbereichs eines internationalen Übereinkommens ist es nicht üblich, die Kriterien für die Anwendung des Übereinkommens innerhalb der Vorschrift über den Anwendungsbereich zu definieren. Dies geschieht vielmehr in der Vorschrift mit den Definitionen, in der CUI zum Beispiel in Artikel 3 (dazu unten 6).

5. Nach diesen Vorbemerkungen kann eine neue Vorschrift über den Anwendungsbereich der CUI wie folgt formuliert werden:

Artikel 1: Anwendungsbereich

§ 1 Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten für jeden Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur eines Mitgliedstaates durch einen grenzüberschreitenden Zug.

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

§ 3 Vorbehaltlich des Artikels 21 (weiter wie in § 2 der geltenden Fassung der CUI).

Anmerkung zu § 1: Die Vorschrift orientiert sich mit den einleitenden Worten am bisherigen Text der CUI. Durch Beibehaltung der Worte „für jeden Vertrag“ erübrigt sich eine weitere Klarstellung, wie sie in Artikel 1 § 2 des Vorschlags des Generalsekretärs der OTIF enthalten ist („ ... ob für einen grenzüberschreitenden Zug einer oder mehrere Nutzungsverträge für Eisenbahninfrastruktur abgeschlossen werden müssen, ...“).

6. Die **Definitionen** in **Artikel 3 CUI** sind dem neuen Anwendungsbereich anzupassen:

a) Das gilt zunächst einmal in Bezug auf die **Vertragsparteien**. Bereits bei der Teilrevision der CUI im Jahre 2009 wurde berücksichtigt, dass der Begriff „Beförderer“ für die Anwendung der CUI zu eng ist. Artikel 5 § 1 CUI lautet in der neuen Fassung: „Die Beziehungen zwischen dem Betreiber und dem Beförderer *oder jeder anderen Person, die nach den Gesetzen und Vorschriften, die in dem Staat gelten, in dem die Infrastruktur liegt, berechtigt ist, einen solchen Vertrag zu schließen*, werden in einem Nutzungsvertrag geregelt.“

In Artikel 5bis § 3 CUI heißt es: „Die Bestimmungen der §§ 1 und 2 betreffen insbesondere: - die zwischen den *Eisenbahnunternehmen oder den befugten Antragstellern* und den Infrastrukturbetreibern zu schließenden Vereinbarungen, ... “. Von „Beförderern“ wird in dieser Vorschrift nicht mehr gesprochen.

Die genannten Vorschriften verdeutlichen nur, worauf es der CUI von Anfang an ankam: nämlich die vertraglichen Beziehungen zwischen denjenigen, die berechtigt und in der Lage sind, die Eisenbahninfrastruktur betrieblich zu nutzen, und denjenigen, die die Eisenbahninfrastruktur bereitstellen, zu regeln. Man hat allerdings im Jahre 1999 geglaubt, als

Nutzer der Eisenbahninfrastruktur kämen unter dem Dach des COTIF nur Beförderer im Sinne von CIV und CIM in Frage.

Heute ergibt sich jedoch die Notwendigkeit, den Vertragspartner des Infrastrukturbetreibers zielgerichteter als **Infrastrukturnutzer** oder – kürzer – als **Nutzer** zu bezeichnen und ihn – anstelle des Beförderers – in **Artikel 3 lit. c CUI** zu definieren, z. B. wie folgt:

„Nutzer“ denjenigen, der berechtigt ist, Eisenbahninfrastrukturen selbst zu nutzen;“

Ein „befugter Antragsteller“ im Sinne des Art. 5bis § 3 CUI (z. B. ein Spediteur) sollte nicht zu den Nutzern im Sinne der CUI gerechnet werden, weil er nicht selbst Verkehrsbetrieb durchführt. Würde man das anders sehen, müsste ein solcher Spediteur für das von ihm mit der Durchführung des Verkehrsbetriebs beauftragte Eisenbahnunternehmen nach Art. 9 in Verbindung mit Art. 18 CUI verschärft haften.

In den weiteren Artikeln der CUI kann jeweils das Wort „Beförderer“ durch „Nutzer“ ersetzt werden. In Art. 3 lit. f, Art. 6 § 1 Satz 1 und Art. 7 § 1 lit. a CUI wäre künftig auf die Berechtigung abzustellen, eine Eisenbahninfrastruktur selbst zu nutzen, nicht mehr auf die Berechtigung, die Tätigkeit als Eisenbahnbeförderer auszuüben.

b) Wenn die CUI künftig auf Infrastrukturnutzungsverträge für grenzüberschreitende **Züge** angewendet werden soll, dann ist eine entsprechende Definition in Artikel 3 CUI aufzunehmen, z. B. wie folgt:

„Zug“ die Betriebseinheit, die der Nutzer auf der Infrastruktur einsetzt;“

Diese Definition lässt offen, ob der Zug überhaupt Wagen enthält und ob unterwegs Wagen an- oder abgehängt werden. Darauf kommt es im Rahmen der CUI (insbesondere für die Haftung nach Art. 8 und 9) nicht an. Entscheidend ist vielmehr, ob „der Zug“ (gekennzeichnet durch die Zugnummer) grenzüberschreitend fährt. Es ist auch „der Zug“, der mit seinen Fahrzeugen, seinem Personal, seinen etwaigen Reisenden oder Beförderungsgütern Schäden wegen Mängeln der Infrastruktur oder ihrer Bedienung erleidet (= Haftung des Betreibers der Infrastruktur) oder Schäden im Bereich der Infrastruktur auslöst (= Haftung des Nutzers der Infrastruktur). Wagen, die im Unfallzeitpunkt noch nicht in den Zug eingereiht oder bereits wieder aus ihm ausgereiht sind, werden von der Haftung nach der CUI nicht erfasst.

c) Die Definitionen der einzelnen Verkehrsdienste in der Richtlinie 2012/34/EU (Art. 3 Nr. 4 bis 8) passen nicht für die Zwecke der CUI, denn die CUI will die zugelassene *tatsächliche grenzüberschreitende Nutzung* der Eisenbahninfrastruktur durch ein Unternehmen vor allem haftungsmäßig regeln, während die Richtlinie 2012/34/EU den *Zugang* zur Infrastruktur und damit die *rechtliche Zulassung* eines Unternehmens zur Infrastrukturnutzung unter *Wettbewerbsgesichtspunkten* regelt und dabei auf unterschiedliche Verkehrsarten abstellt (vgl. die Erwägungsgründe 15, 17, 18 bis 22 der Richtlinie). Darauf kommt es für die CUI aber nicht an.

7. In der Zusammenfassung der Beschlüsse der Arbeitsgruppe „CUI“ vom 10.12.2014 heißt es unter 1.2 der Grundsatzentscheidungen, dass der Anwendungsbereich der CUI einerseits und das Haftungsregime andererseits getrennt von einander betrachtet werden sollten: zunächst der Anwendungsbereich, dann das Haftungsregime. Diese Stellungnahme folgt dem

genannten Ansatz und enthält daher für eine **Anpassung der Haftungsvorschriften der CUI** an den neuen Geltungsbereich nur einige allgemeine Überlegungen:

a) Die Haftung des Betreibers bzw. des Nutzers für **Personen- und Sachschäden** gemäß **Artikel 8 bzw. 9 CUI** kann unverändert bleiben, auch wenn die Haftungsbefreiungsgründe sich an CIV und CIM orientieren. Es handelt sich hierbei um ein Haftungssystem, das im internationalen Eisenbahnverkehr eingeführt ist. Entsprechendes gilt für die Bestimmungen über den Entschädigungsumfang bei Personenschäden in den Artikeln 11 bis 14 CUI.

b) Die Haftung des Betreibers bzw. des Nutzers für **Vermögensschäden** sollte über die gegenwärtig in Artikel 8 § 1 Buchst. c CUI erfassten Fälle, in denen ein Beförderer Entschädigungen gemäß CIV oder CIM zu leisten hat, ausgeweitet werden: Der Betreiber sowie der Nutzer sollten auch zum Ersatz von Vermögensschäden verpflichtet werden, die der jeweilige Vertragspartner dadurch erleidet, dass er nach **anwendbarem Recht** (= nationales Recht, EU-Recht, internationale Übereinkommen) oder auf Grund von **Festsetzungen eines öffentlichen Auftraggebers** Entschädigungs-, Ausgleichs- oder Betreuungsleistungen (vgl. z. B. Art. 17 und 18 VO (EG) 1371/2007) für Fehlverhalten oder Minderungen der Leistungsqualität zu leisten hat, für die die andere Vertragspartei verantwortlich ist.

Beruhet die Entschädigungs-, Ausgleichs- oder Betreuungsleistung in diesen Fällen aber nicht auf EU-Recht oder internationalen Übereinkommen, sondern auf nationalem Recht oder auf Vorgaben nationaler Auftraggeber, so sollte – zur Wahrung der internationalen Rechtseinheit – für das Verhältnis der Vertragsparteien zueinander **in der CUI eine gesetzliche Regelung des Regressumfangs** vorgesehen werden. In diesem Zusammenhang wären auch Artikel 4 Satz 3, Artikel 8 § 4 und Artikel 9 § 4 CUI zu überprüfen.