



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. 8
03.07.2015**

Original: DE

2. TAGUNG

Stellungnahme des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (CIT)



CIT Weltpoststrasse 20 CH-3015 Bern

Ref. M523 (original: DE)
 Contact / Traité par / Bearbeitet durch: Cesare Brand,
 T. +41 (0)31 350 01 93, cesare.brand[at]cit-rail.org

Berne, 2015-07-02

Stellungnahme und Änderungsanregungen des CIT zum ersten Entwurf des GS der OTIF vom 30.04.15 für einen Änderungsvorschlag zu Art. 1 der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI

Sehr geehrter Herr Generalsekretär

Besten Dank für die Zustellung der Unterlagen zur 2. Sitzung ihrer Arbeitsgruppe „ER CUI“. Gerne senden wir Ihnen in Ergänzung unserer vorläufigen Stellungnahme vom 30. April 2015 im Folgenden unsere Kommentare sowie Anregungen zu ihrem ersten Entwurf.

1. Einleitende Bemerkungen

Für die Beförderer ist die Konsistenz der verschiedenen Anhänge der COTIF, insbesondere der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV, CIM und CUI von eminenter Bedeutung. Das CIT erlaubt sich im Sinne einleitender Bemerkungen daher einige Ausführungen zum Regelungszweck und zur Einbettung der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI (nachfolgend ER CUI) in den Gesamtkontext der geltenden COTIF sowie zum Hintergrund seiner Änderungsanregungen vom April 2014.

1.1 Zu Ziel und Zweck des Anhangs E aus Sicht der Beförderer

Das COTIF dient - auch nach dem Nachvollzug der Trennung von Infrastruktur und Verkehr in der EU - dem Gesamtziel der Förderung der internationalen Beförderung durch die Rechtsvereinheitlichung der Transportkette und die Schaffung von Rechtssicherheit für Beförderer und Endkunden. Mit Anhang E wurden die durch den Wegfall der Gesamthaftung der integrierten Bahnen entstandenen Brüche in der Haftungskette zu den neuen unabhängigen Infrastrukturbetreibern in der EU geschlossen.

Ungeachtet der Vorteile einer klareren Formulierung des Geltungsbereiches, sollten die ER CUI weiterhin dem Gesamtziel des COTIF dienen, ohne die Beförderer zusätzlich mit einer Haftung für Ursachen zu beschweren, die ausserhalb ihres Einflussbereiches liegen. Die Haftung zwischen dem Beförderer und dem Infrastrukturbetreiber dem nationalen Recht zu

überlassen, wäre ein Rückschritt in der Rechtsvereinheitlichung, der aus Sicht der Beförderer zu vermeiden ist. Dass die Beförderer im "einheitlichen europäischen Eisenbahnraum" ohne einheitliche Regressregelungen auf die Infrastrukturbetreiber für Ursachen haften würden, die ausserhalb ihres Einflussbereiches liegen¹, ist aus Sicht der Beförderer mit den Zielen des COTIF schwer zu vereinbaren.

¹ Art. 40 der ER CIV und Art. 51 der ER CIM enthalten eine Legaldefinition wonach der Infrastrukturbetreiber als Hilfsperson des Beförderers gilt. Die EVU, die eine Beförderung durchführt haftet demnach (dem Endkunden) auch für alle Schäden, deren

Für die anstehende Revision des Art. 1 CUI ist es aus Sicht der Beförderer erforderlich, dass die ER CUI die Haftung klar und ausgewogen allen Beteiligten der Schieneninfrastruktur-Nutzungsverträge der gesamten Transportkette eines CIV/CIM-Beförderungsvertrages zuordnet. Dies verlangt, dass den EVU über die gesamte Transportkette eines Beförderungsvertrages konsistente und einheitliche Regressregelungen zur Verfügung stehen, falls sie für einen Infrastrukturbetreiber haften mussten **und** die Voraussetzungen von Art. 8 CUI erfüllt sind.

1.2 Zur Änderungsanregung des CIT zu Art. 1 CUI vom April 2014

1.2.1 Klärungsbedarf und bisherige gemeinsame Auslegung zu Art. 1 CUI von CIT und OTIF

Bei der Anwendung der geltenden ER CUI besteht Raum für unterschiedliche Interpretationen. Diese sind u.a. dadurch bedingt, dass sich die Infrastrukturnutzungsverträge national entwickelt haben und dass Art. 1 CUI zwei unterschiedliche Bereiche gleichzeitig abzudecken versucht:

- a) Einheitliche Haftungsregelungen für die Haftung zwischen dem Beförderer und seiner Hilfsperson „Infrastrukturbetreiber“ innerhalb der gesamten Transportkette des CIM/CIV-Beförderungsvertrages und
- b) Harmonisierte Regelungen, die den Vertrag als Ganzes berühren (z.B. anwendbares Recht, Kündigung) oder die (ein/alle) Züge, (eine/alle) Trassen bzw. den Schieneninfrastruktur-Nutzungsvertrag als Ganzes betreffen.

Die Hauptschwäche der heutigen Formulierung des Art. 1 CUI ist, dass der Geltungsbereich hauptsächlich auf die Haftung fokussiert. Die Frage nach der Anwendbarkeit der ER CUI bietet als „ex post“-Betrachtung idR keine Probleme. In der Praxis problematischer ist jedoch die Anwendung „genereller Regelungen“ der ER CUI (bspw. für die kommerzielle Risikobetrachtung der Vertragsparteien), wo sich die Frage nach der Anwendung der ER CUI „ex ante“ auf einen Zug stellt, bevor klar ist, ob auf der fraglichen Infrastruktur ein Zug fuhr, mit dem ein CIM-/CIV-Beförderungsvertrag abgewickelt wurde. Die Frage, wie die Anwendung vor der Durchführung des Verkehrs beurteilt werden soll, beantwortete die früher von der OTIF mitgetragene Auslegung des CIT, wonach die ER CUI auf alle Infrastrukturnutzungsverträge anzuwenden ist, die Kapazitäten für Züge betreffen, die für die Durchführung eines CIM-/CIV-Beförderung verwendet werden können (was den ER CIM/CIV entspricht).

1.2.2 Anregung des CIT zur Nachführung der gemeinsamen Auslegung durch die explizite Erwähnung nationaler Beförderungen (Züge) in Art. 1 CUI vom April 2014

Das CIT hat aufgrund aufgetretener Differenzen mit Infrastrukturbetreibern bei den Arbeiten zu harmonisierten AGB für Infrastrukturnutzungsverträge (E-GTC-I) nach einer klareren Formulierung des Geltungsbereiches gesucht. Da am heutigen System des Anknüpfungspunktes nichts verändert werden sollte, regte das CIT lediglich an, den Zweck des Schieneninfrastruktur-Nutzungsvertrages um „nationale Beförderungen“ zu ergänzen, um deutlich zu machen, dass auch nationale Züge für die Durchführung einer CIM-/CIV-Beförderung eingesetzt werden können und die ER CUI auf **alle Schieneninfrastruktur-Nutzungsverträge anwendbar sind, die allen für die CIM-/CIV-Beförderung verwendeten Zügen zugrunde liegen**.

Es war also keineswegs das Ziel des CIT, den Anwendungsbereich auszudehnen, sondern lediglich ihn weniger missverständlich zu formulieren.

Die ER CIV und CIM lassen den Beförderern bzw. den Endkunden freie Wahl für die Verkehrsdienste, derer sie sich für die Durchführung der Beförderung bedienen (d.h. sie lassen auch Wahl eines nationalen Zuges zur Durchführung einer internationalen Beförderung zu). So kann ein Fahrgast mit einem CIV-Fahrschein die letzte Teilstrecke mit einem nationalen

Ursachen in der Infrastruktur liegen. Die ER CUI gewährleisten für den Rückgriff auf den Infrastrukturbetreiber eine einheitliche Rechtsordnung.

Zug zurücklegen oder mehrere nationale Verkehrsdienste für eine internationale Reise verwenden (ähnlich für CIM-Verkehre, bspw. bei Stückgutversänden, Einzelwagenverkehren). Um die Konsistenz mit den ER CIV/CIM zu wahren ist auch der Schieneninfrastruktur-Nutzungsvertrag für den entsprechenden nationalen Zug (zB ein RE Zug) den Haftungsregelungen der ER CUI zu unterstellen.

Dementsprechend sollte für die neue Formulierung des Geltungsbereichs der ER CUI sicherstellen, dass **insbesondere für die Haftung** des Infrastrukturbetreibers von einer Einschränkung der ER CUI auf bestimmte Verkehrsdienste abgesehen wird. Im Ergebnis könnten ansonsten verschiedene Produktionsformen internationaler Beförderungen (verschiedene Kooperationsmodelle, open access, etc.) unterschiedlichen Haftungsordnungen unterstellt werden (bspw. nationale Züge, die für eine internationale Beförderung verwendet werden, von der Rechtsvereinheitlichung durch die ER CUI ausschliessen).

Da in der Diskussion verschiedentlich darauf hingewiesen wurde, dass nationale Anknüpfungspunkte für Art. 1 CUI zu vermeiden seien, möchte das CIT darauf hinweisen, dass **Ausgangspunkt der Anwendung** der ER CUI auch bei seiner ursprünglichen Anregung zu Art. 1 CUI die **Durchführung einer internationalen Beförderung im Sinne der ER CIM/CIV** **bleibe** - selbst dann, wenn ein „nationaler Zug“ (bzw. der ihm zugrunde liegende nationale Schieneninfrastruktur-Nutzungsvertrag) den ER CUI unterstellt ist.

2. Bemerkungen und Anregungen des CIT zum ersten Entwurf des GS OTIF vom 30. April 2014

Das CIT begrüsst die Möglichkeiten, die eine Abkopplung des Geltungsbereiches der ER CUI vom Beförderungsvertrag bietet sowie die Aussage des GS der OTIF an der ersten Tagung seiner AG CUI, wonach der Anwendungsbereich von Art. 8 und 9 CUI gegenüber heute nicht eingeschränkt werden soll.

Die nachstehenden Ausführungen verstehen sich auch als **Kommentar zu den Änderungsanregungen des CIT zum vorgeschlagenen Wortlaut für Art. 1 CUI im Anhang.**

2.1 Begriffswahl: Internationaler Zug / grenzüberschreitender Verkehrsdienst (Art. 1 § 1 und 3 des Vorschlags des GS OTIF)

Grundsätzlich ist das CIT offen für die Abkopplung des Anknüpfungspunktes vom Beförderungsvertrag und begrüsst die damit verbundenen Möglichkeiten für künftige weitere Harmonisierungen von Inhalten der Schieneninfrastruktur-Nutzungsverträgen, insbesondere für die Schienengüterverkehrskorridoren.

Dem Begriff der „grenzüberschreitenden Verkehrsdienste“ begegnet das CIT insbesondere in Zusammenhang mit dem neuen, einschränkenden Kriterium des „Hauptzwecks“ kritisch (vgl. unten, Ziff. 2.2).

Der Geltungsbereich sollte aus Sicht der Beförderer alle heutigen „internationale Züge“ ungeachtet der Vielfalt der heutigen Produktionsformen und Rechtsbeziehungen bei internationalen Beförderungen abdecken, um den administrativen Aufwand einer Flut aufeinander folgender Schieneninfrastruktur-Nutzungsverträge mit unterschiedlichen Vertragsbedingungen für die Beförderer zu reduzieren.

Dies wäre bspw. dann nicht gewährleistet, wenn die ER CUI künftig nur auf den Schieneninfrastruktur-Nutzungsvertrag für eine Teilstrecke auf einem europäischen Schienengüterkorridor anwendbar wären, nicht aber jene für die Zulaufstrecken, auf die (neu) je nationales Recht anwendbar würde. Im Ergebnis würde eine solche Lösung zu einer Zu- statt Abnahme der Komplexität führen: In diesem Fall wären 3 Rechtsordnungen anwendbar:

- ER CUI (Korridorteilstrecke Land A/B -> „grenzüberschreitende Verkehrsleistung“)
- nationales Recht Land A (Teilstrecke Land A)
- nationales Recht Land B (Teilstrecke Land B).

Anregungen des CIT (vgl. Anhang)

- Das CIT favorisiert den Begriff „Zug“ als unbelasteten Begriff. Der Begriff ist daher offen für eine eigenständige Auslegung im Sinne der COTIF, die mit geltendem Recht konform ausgelegt werden kann ohne bereits dazu zu verleiten, Definitionen des EU-Rechts anzuwenden, die für einen anderen Regelungszweck geschaffen wurden.
- Aus Sicht der Beförderer erforderlich ist daher mindestens die Unterstellung aller Schieneninfrastruktur-Nutzungsverträge, die Züge mit einem internationalen Zuglauf betreffen, unter die ER CUI. Das CIT schlägt in seinen **Anregungen im Anhang** für Art. 1 § 1 dazu Kriterien vor (neuer Bst. c).
- Ausserdem schlägt das CIT vor, auf den „geplanten“ Zug im Sinne von „*im Fahrplan eingetragenen Zug (inkl. nachträglichen Änderungszuteilungen)*“ zu referenzieren, um Auslegungsprobleme in Fällen zu vermeiden, in denen der Verkehr nicht wie geplant und zugeteilt durchgeführt werden konnte.

2.2 „Zweck des Schieneninfrastruktur-Nutzungsvertrages“ bzw. „Hauptzweck der Verkehrsleistung“ als Kriterium zur Definition des Zugs Art. 1 CUI § 1 und § 1c im Vorschlag des GS OTIF

Das CIT äussert starke Bedenken zum neuen einschränkenden Kriterium des „Hauptzwecks des Zuges/Verkehrsdienstes“ und spricht sich für dessen Streichung aus. Zudem schlägt das CIT Änderungen im Sinne des Begriffes „Zweck“ im geltenden Art. 1 CUI vor.

2.2.1 Der „Zweck“ im geltenden Art. 1 CUI

Die Formulierung „Vertrag [...] zum Zweck der Durchführung“ im geltenden Art. 1 CUI ist missverständlich. Der Zweck ist (aus Diskriminierungsgründen zu Recht) kein Kriterium in einem Nutzungsvertrag.

Im Sinne der eingangs kommentierten Regelungsziele der ER CUI ist die Erwähnung des „Zwecks“ im heutigen Art. 1 CUI vielmehr zu verstehen im Sinne dass *„die fragliche Schieneninfrastruktur (als Teil der Produktionsfaktoren der gesamten Transportkette) zur Erfüllung eines CIM/CIV-Beförderungsvertrages verwendet wird“*. Nach Ansicht des CIT ist der „Zweck“ so zu verstehen, dass jeder Infrastrukturnutzungsvertrag, der für die Durchführung einer CIV-/CIM-Beförderung erforderlich ist, im Interesse einer Rechtsvereinheitlichung den ER CUI unterstellt sein soll.

Weder die CIM noch die CIV enthalten eine Einschränkung, dass für CIM-/CIV-Beförderungen nur bestimmte Züge benutzt werden dürften, weshalb nach Ansicht des CIT weder Bedarf noch eine Grundlage besteht, in den ER CUI einschränkende Anforderungen an die Verkehrsdienste zu stellen, die für die Erfüllung der CIM/CIV-Beförderungsverträge verwendet werden dürfen.

2.2.2 Der „Hauptzweck des Zugs“ im Entwurf des Änderungsvorschlags des GS OTIF

Das Kriterium des „Hauptzwecks“ führt - insbesondere in Zusammenhang mit der Terminologie der „grenzüberschreitenden Verkehrsdienste“ - direkt in die Logik des Marktzugangsrechts und zur Auslegung im Lichte der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 869/2014 der Kommission vom 11. August 2014 über neue Schienenpersonenverkehrsdienste². Diese Verordnung regelt den **Marktzugang** und damit den **Erwerb von Nutzungsrechten** an der Infrastruktur. Diese sind im öffentlichen Recht zu regeln und stellen unberührtes Recht im

² [Durchführungsverordnung \(EU\) Nr. 869/2014 der Kommission vom 11. August 2014 über neue Schienenpersonenverkehrsdienste \(Text von Bedeutung für den EWR\)](#)

Sinne der ER CUI dar (Art. 5bis CUI). **Die ER CUI regeln** in keiner Weise den Erwerb sondern **nur die Ausübung der Nutzungsrechte**. Es gibt daher aus Sicht des CIT keinen Grund, den Erwerb der Rechte oder den Marktzugang im Geltungsbereich den ER CUI zu thematisieren.

Dies umso weniger als eine solche Auslegung des Hauptzwecks eine massive und nicht zu vertretenden Einschränkung des Geltungsbereiches der ER CUI zur Folge hätte, die sich nicht mit den Zielen der COTIF nicht vereinbaren lässt.

Die Folge einer derart einschränkenden Anforderung³ an die Definition des „grenzüberschreitenden Zuges“ wäre ein sehr enger Anwendungsbereich der ER CUI, so dass den Beförderern bei internationalen Beförderungen keine einheitliche Haftungsordnung zu den betroffenen Infrastrukturbetreibern zu Verfügung stehen würden. Dies würde für die Beförderer zu Mehrkosten im Rechtsmanagement führen, zu Haftungsrisiken und Rechtsunsicherheit (va für Beförderer, die im Netzzugang in mehreren Ländern fahren).

Anregungen des CIT (siehe Anhang)

- Das CIT äussert starke Bedenken zum neuen einschränkenden Kriterium des „Hauptzwecks des Zuges/ Verkehrsdienstes“ und spricht sich für dessen Streichung aus und
- regt Änderungen im Sinne seines Verständnisses des „Zwecks“ im heutigen in Art. 1 CUI an für Art. 1 § 1 und § 1c CUI des Entwurfs des GS OTIF.

2.3 Anregung für einen neuen Absatz 2 CUI mit einem eigenständigen Anknüpfungspunkt für die Anwendung von Art. 8 CUI

Das CIT begrüsst die Aussage des GS OTIF, dass der Umfang der heutigen Haftung der Art. 8 und 9 CUI durch die Änderung von Art. 1 CUI nicht eingeschränkt werden sollen.

Wie in Ziff. 1 und 1.2 dargestellt, ist eine konsistente Haftungsordnung zwischen den Anhängen der COTIF von wesentlicher Bedeutung. Insbesondere für den Regress auf die Infrastrukturbetreiber. Für Schäden, deren Ursachen in seinem Verantwortungsbereich liegen und die der Beförderer aufgrund der ER CIV und CIM tragen muss, ist es erforderlich, dass die ER CUI die gesamte Transportkette eines Beförderungsvertrages nach den ER CIV oder CIM abdeckt.

Das CIT kommt daher nach internen Diskussionen und Abklärungen zur Überzeugung, dass die Abkopplung des Geltungsbereiches vom Beförderungsvertrag zu Schwierigkeiten und unterschiedlichen Interpretationen des Zusammenspiels zwischen Art. 1 und Art. 8 CUI führen könnte. Das CIT erachtet einen eigenständigen Anknüpfungspunkt zu Gewährleistung der Rechtssicherheit bei der Anwendung des Art. 8 CUI als notwendig, um die Konsistenz zum Beförderungsvertrag im Sinne der ER CIV bzw. ER CIM zu gewährleisten.

Anregungen des CIT (siehe Anhang)

Das CIT regt an, einen neuen Absatz 2 in Art. 1 CUI zu schaffen, der eine spezifische und unabhängige Rechtsgrundlage für einen eigenen Anwendungsbereich für Art. 8 CUI vorsieht und (nur für Art. 8 CUI) weiterhin beim CIM/CIV- Beförderungsvertrag anknüpft.

2.4 Anregung zur Diskussion über die Vertragsparteien des Nutzungsvertrages

Das CIT möchte für eine spätere Arbeitsphase der AG CUI des GS OTIF anregen, im Rahmen der Definitionen in Art. 3 CUI u.a. zu prüfen, ob und wie die ER CUI auf Antragsteller, die selbst keine Beförderer sind, anwendbar sind. Diese Diskussion könnten wir uns im Rahmen der Frage nach den Vertragsparteien zu Art. 3 Abs. 1 Bst. c CUI vorstellen.

³ Siehe Art. 8 § 3 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 869/2014 verlangt für den **Hauptzweck der grenzüberschreitenden Personenverkehrsleistung** einen Umsatzanteil von bis zu 50% (gemäss Business Plan). Zu beachten ist dabei, dass nach Aussagen der Europäischen Kommission der Anteil des internationalen Personenverkehrs zu Zeit 6% am Gesamtpersonenverkehrsvolumen beträgt.

3. Bemerkungen und Anregung zum Entwurf für einen neuen Art. 5 § 4 CUI (siehe Anhang)

Das CIT begrüsst den Entwurf für einen neuen Art. 5 § 4 und regt an, ihn dahin gehend zu ergänzen, dass dort, wo die ER CUI den Parteien erlauben von den sonst zwingenden (und abschliessenden) Haftungsregelungen abzuweichen, Verhandlungen geführt werden sollen. Damit diese nicht diskriminierend (direkt mit einzelnen Eisenbahnunternehmen) geführt werden, sollten die Verhandlungen durch die Interessenverbände der Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber geführt werden⁴.

Hintergrund dieser Anregung ist es, dass in der Praxis die Infrastrukturbetreiber alle Bedingungen einseitig erlassen. Dies ist weder im Sinn der Einheitliche Rechtsvorschriften CUI, die „vertragliche Vereinbarungen“ erlaubt, noch dient es einer einheitlichen Rechtsordnung bei internationalen Beförderungen.

Die Eisenbahnunternehmen als die schwächere Vertragspartei haben keine Möglichkeiten der Einflussnahme auf die einseitig erlassenen Bedingungen (solange diese für alle gleich gelten), auch wenn sie zum Nachteil der Eisenbahnunternehmen oder für internationale Beförderungen nicht zweckmässig sind.

Das CIT bittet Sie, seine Anregungen in geeigneter Form in die laufenden Revisionsarbeiten einzubringen und steht Ihnen für die Erläuterung der Vorschläge sehr gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'C. Brand', with a large, stylized flourish at the end.

Cesare Brand
Generalsekretär

Beilage: Anregungen CIT zum ersten Entwurf eines Änderungsantrages des GS OTIF zu Art. 1 CUI

⁴ Dabei wäre selbstverständlich sicherzustellen, dass alle interessierten EVU Zugang zur Meinungsbildung der verhandelnden Organisationen haben.

Änderungsanregungen des CIT

Zum ersten Entwurf des GS OTIF für einen Änderungsantrag zu Art. 1 der ER CUI vom 30 April 2015

Artikel 1: Anwendungsbereich

§ 1 Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten für jeden Vertrag zur Nutzung einer Eisenbahninfrastruktur, der für den Betrieb eines internationalen Zuges erforderlich ist⁵. Im Sinne dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften bezeichnet der Ausdruck „internationaler Zug“ einen Zug, der gemäss Fahrplan⁶:

a) mindestens eine Grenze eines Mitgliedstaats überquert und

b) für eine Beförderung im Sinne der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV oder CIM⁷ geeignet ist

unabhängig davon, ob er eine internationale oder nationale Zugtrasse nutzen soll, die von einem oder mehreren Infrastrukturbetreibern oder Zuteilungsstellen zugeteilt wurde und unter der Voraussetzung, dass die Trassenbestellung Informationen über den internationalen Zuglauf enthielt.⁸

[Für den Betrieb des Zuges kann geplant sein, ihn zu erweitern und/oder zu teilen oder dass die verschiedenen Zugteile unterschiedliche Abfahrts- und Bestimmungsorte haben.]⁹

[Im Sinne dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften bezeichnet der Ausdruck „internationaler Zug“ einen Zuglauf, bei dem in der Trassenbestellung vorgesehen ist, dass der Zug mindestens eine Grenze eines Mitgliedstaats überquert.]¹⁰

§ 2 Artikel 8 dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften gilt für jeden Vertrag zur Nutzung einer Eisenbahninfrastruktur, der für den Betrieb eines internationalen Zuges erforderlich ist, um eine Beförderung nach den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV oder CIM durchzuführen.¹¹

§ 3 Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten unbeschadet davon, ob für einen internationalen 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.

⁵ Mit dieser Ergänzung lässt sich Absatz 3 streichen (ursprünglich Abs. 2).

⁶ Der Fahrplan ist das Resultat der Gesamtheit aller zugeteilten Trassen und bildet den Konsens der Parteien ab. Es sollte daher auf den im Fahrplan vorgesehene Zug abgestellt werden. Damit lässt sich auch Rechtssicherheit zur Anwendung der ER CUI schaffen (zB wenn ein Zug nicht wie geplant über die Grenze fährt, sollte im Laufe der Vertragserfüllung nicht „plötzlich“ das anwendbare Recht ändern, das die Geschäftsgrundlage bildete).

⁷ Das CIT regt an, im Erläuternden Bericht einen Hinweis darauf aufzunehmen, dass auch Leerzüge unter den Geltungsbereich der ER CUI fallen.

⁸ Das letzte Kriterium sichert eine faire und ausgewogene Anwendung für den Infrastrukturbetreiber zu: Der Infrastrukturbetreiber muss der Trassenbestellung entnehmen können, dass die Trasse für einen internationalen Zuglauf bestellt wird (Informationspflicht über die wesentliche Geschäftsgrundlage bei der Trassenbestellung).

⁹ Dieser Absatz könnte – sofern er benötigt ist – in den Erläuternden Bericht verschoben werden

¹⁰ Dieser Absatz könnte – sofern er benötigt ist – in den Erläuternden Bericht verschoben werden

¹¹ Der spezifische Anwendungsbereich für Art. 8 CUI ist erforderlich, um Widersprüche zwischen Art. 1 und Art. 8 CUI zu vermeiden und stellt sicher, dass der heutige Umfang der Rückgriffe des Beförderers auf den Infrastrukturbetreiber trotz des Wechsels des Anknüpfungspunktes für die Geltung der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI gewährleistet bleibt.

§ 4 Vorbehältlich 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.

Neuer § 4 in Artikel 5¹²:

§ 4 Die internationalen Organisationen der Infrastrukturbetreiber und die internationalen Organisationen der Eisenbahnunternehmen 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. Wo diese Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI die Parteien dazu ermächtigen, besondere oder zusätzliche Haftungsregelungen zu vereinbaren, sind diese zwischen den internationalen Organisationen der Infrastrukturbetreiber und der Eisenbahnunternehmen zu verhandeln. Alle Verhandlungen müssen ausgewogen und diskriminierungsfrei erfolgen.

¹² Sollte der Vorschlag zu Art. 5 Abs. 4 abgelehnt werden, schlägt das CIT vor, diesen Text in den Erläuternden Bericht aufzunehmen, um klarzustellen, dass die ER CUI es erlauben, harmonisierte Allgemeine Vertragsbedingungen für den Schieneninfrastruktur-Nutzungsvertrag zu errichten.