



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
30.04.2015**

Original: EN

2. TAGUNG

Erster Entwurf des Generalsekretärs

Anlage zum Rundschreiben A 91-01/503.2015

ANWENDUNGSBEREICH DER CUI, ABGELEITET VON DER RICHTLINIE 2012/34/EU

1. Bei der Frage nach dem Anwendungsbereich der CUI sollte den Begriff der grenzüberschreitenden Verkehrsleistung oder des grenzüberschreitenden Zuges als Auslöser für die Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften berücksichtigt werden, um die sich aus der Pflicht, sich für die Nutzung der Infrastruktur für internationale Beförderungen auf diverse nationale Verträge stützen zu müssen ergebende Schwierigkeit zu überwinden. Mit anderen Worten gibt es also zwei mögliche Lösungen:

- a) eine, die auf dem Begriff des „grenzüberschreitenden Verkehrsdienstes“ gemäß der Definition in Richtlinie 2012/34/EU (insbesondere Artikel 3 Punkt 5 zu den „grenzüberschreitenden Personenverkehrsdiensten“) beruht, oder
- b) eine, die auf dem Begriff des „grenzüberschreitenden Zuges“ beruht.

Betreffend die erste Lösung muss zunächst eingeräumt werden, dass die in Bezug genommene Richtlinie zwei unterschiedliche Definitionen für grenzüberschreitende Verkehrsdienste enthält, eine für die Beförderung von Personen und eine für die Beförderung von Gütern.

Bezüglich der zweiten Lösung besteht das Problem darin, dass es bislang keine angemessene Definition für „grenzüberschreitenden Zug“ gibt. Klar ist, dass die technische Definition von „Zug“ (Art. 2 Buchst. eel ATMF) nicht passt. Basierend auf der Tatsache, dass Trassen für grenzüberschreitende Verkehrsdienste so koordiniert werden müssen, dass grenzüberschreitende Züge darauf betrieben werden können, könnte ein pragmatischer Ansatz geprüft werden. Ein grenzüberschreitender Zug kann auf der Grundlage einer Trassenbestellung identifiziert werden.

Sollte die erste Lösung gewählt werden, stellt sich die Frage, wie die Verkehrsleistung als „grenzüberschreitend“ qualifiziert werden kann und welche Kriterien anzuwenden sind. Sowohl in den CUI als auch in der EU-Richtlinie wird zur Beurteilung, ob es sich um eine grenzüberschreitende Beförderung handelt, der Begriff „Zweck“ verwendet (CUI: „Nutzungszweck“, Richtlinie: „Zweck des Verkehrsdienstes“). In der EU-Richtlinie wird der Begriff „**Hauptzweck**“ verwendet, der im Erwägungsgrund 18 der Richtlinie 2012/34/EU klar bestimmt ist: „Der Hauptzweck der neuen Verkehrsdienste sollte in der grenzüberschreitenden Beförderung von Fahrgästen liegen. Bei der Beurteilung dessen, ob dies der Hauptzweck des Verkehrsdienstes ist, sollten Kriterien wie beispielsweise der Anteil am Umsatz und am Fahrgastaufkommen (ermittelt anhand der Fahrgastzahlen im inländischen oder grenzüberschreitenden Verkehr und der Streckenlänge) berücksichtigt werden. Diese Beurteilung sollte durch die jeweilige nationale Regulierungsstelle auf Antrag eines Betroffenen vorgenommen werden.“ Das Element der Begriffsbestimmung, nach dem „alle Wagen“ „mindestens eine Grenze überqueren“ müssen, könnte problematisch werden, da nicht völlig ausgeschlossen ist, dass ein oder mehrere Wagen, aus welchem Grund auch immer, vom Zug abgekoppelt werden, z. B. am Grenzbahnhof, bevor der Zug die Grenze überfährt. Es stellt sich daher die Frage, ob dann der gesamte Zug nicht mehr als „grenzüberschreitende Verkehrsleistung“ gelten würde.

Eine grenzüberschreitende Verkehrsleistung ist entweder offensichtlich oder kann von der zuständigen Regulierungsstelle gemäß Art. 10 § 3 der EU-Richtlinie 2012/34/EU bestimmt werden. Auf dieser Grundlage kann ein Mitgliedstaat die in Artikel 11 angebotene Möglichkeit in Anspruch nehmen, um das Zugangsrecht und das Recht, Fahrgäste aufzunehmen oder abzusetzen, einzuschränken.

Es wird immer wieder der Fall eintreten, dass ein nationaler Beförderer (ob er öffentliche Dienstleistungsverträge oder nicht) ggf. Passagiere mit einem CIV-Beförderungsausweis befördert. Für diesen Beförderer kann als Hauptzweck der Beförderung jedoch die inländische Beförderung angenommen werden. Der Anwendungsbereich der CUI sollte dahingehend angepasst werden, dass ein nationaler Beförderer, der hauptsächlich – wenn auch nicht ausschließlich – inländische Verkehrsdienste anbietet, von den CUI nicht betroffen ist.

Eine andere Lösung könnte sein, auf die Trassenbestellung zu verweisen, die vorschriftsmäßig Informationen zur grenzüberschreitenden Beschaffenheit der geplanten Verkehrsleistung enthält.

2. Entsprechend dieser Analyse sollte der neue Anwendungsbereich der CUI folgende drei Elemente enthalten:

- einen oder mehrere (aufeinanderfolgende) nationale Verträge
- eine tatsächliche Grenzüberquerung als Teil der Definition und
- eine Beförderung gemäß CIV oder CIM (Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen oder Gütern, d. h. Grenzüberschreitung als zwischen den Parteien vereinbartes Ziel) als Hauptzweck. Wenn der Hauptzweck in der Nutzung für eine inländische Beförderung besteht, finden die CUI auf die Verkehrsleistung keine Anwendung.

Der Vorschlag des Generalsekretärs für eine angepasste Fassung von Artikel 1 CUI lautet basierend auf Artikel 3 § 5 der Richtlinie 2012/34/EU wie folgt (die Änderungen sind fett dargestellt):

Artikel 1: Anwendungsbereich

§ 1 Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten für die Nutzungsverträge von Eisenbahninfrastruktur für [grenzüberschreitende Verkehrsdienstleistungen] / [grenzüberschreitende Züge]. Im Sinne dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften bezeichnet der Ausdruck „grenzüberschreitende Verkehrsdienstleistung“ eine Verkehrsdienstleistung, bei der:

a) der Zug mindestens eine Grenze eines Mitgliedstaats überquert und

b) der Hauptzweck der Verkehrsleistung in einer Beförderung im Sinne der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV oder CIM besteht.

[Der Zug kann erweitert und/oder geteilt werden, und die verschiedenen Zugteile können unterschiedliche Abfahrts- und Bestimmungsorte haben, sofern alle Wagen mindestens eine Grenze überqueren.]

[Im Sinne dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften bezeichnet der Ausdruck „grenzüberschreitender Zug“ eine Verkehrsdienstleistung auf einer Trasse, bei der der Zug mindestens eine Grenze eines Mitgliedstaats überquert.]

§ 2 Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten unbeschadet davon, ob für [eine grenzüberschreitende Verkehrsleistung] / [einen grenzüberschreitenden 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.

§ 3 Vorbehaltlich 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.

Dieser geänderte und an eine grenzüberschreitende Verkehrsleistung oder einen grenzüberschreitenden Zug geknüpfte Anwendungsbereich – zusammen gelesen und ausgelegt mit Artikel 8 CUI – beschränkt die Anwendung der CUI in Bezug auf indirekte Schäden von Eisenbahnunternehmen, die die ER CIV/CIM anwenden. Unter diesen Umständen werden indirekte Schäden durch die Entschädigung eines CIV-Passagiers in einem Lyria Zug zwischen Bern und Paris abgedeckt sein, wenn aber sein Fahrausweis auch die Strecke Paris-Blois umfasst, wird der Rückgriff von den CUI nicht mehr abgedeckt sein. Diese Frage kann bei der nächsten Sitzung der Arbeitsgruppe „ER CUI“ diskutiert werden.

3. Aus Sicht des Generalsekretärs und zumal es keinen Vertrag gibt, der die Nutzung der Infrastruktur auf dem Gebiet mehrerer Staaten erfassen würde, könnte ein Mustervertrag zum Abbau der Verwaltungslast durchaus nützlich sein. Dies könnte auf Artikel 6 § 8 CIM gestützt werden:

„Die internationalen Verbände der Beförderer legen im Einvernehmen mit den internationalen Verbänden der Kundschaft und den in den Mitgliedstaaten für Zollfragen zuständigen Stellen sowie mit jeder zwischenstaatlichen Organisation, die in einer regionalen Wirtschaftsgemeinschaft besteht und die über eine eigene Gesetzgebungsbefugnis auf dem Gebiet des Zolls verfügt, einheitliche Muster der Frachtbriefe fest.“

In Bezug auf die CUI sollten wir aufgrund der Brisanz nationaler Rechtsfragen hervorheben:

- den optionalen Charakter der Modellverträge;
- die Notwendigkeit, das nationale/EU-Recht in dem Staat zu beachten, in dem sich die Infrastruktur befindet;
- die Beteiligung der Infrastrukturbetreiberverbände.

Der Generalsekretär schlägt somit folgenden neuen § 4 für Artikel 5 vor:

Neuer § 4 in Artikel 5:

§ 4 Die internationalen Verbände der Infrastrukturbetreiber und die internationalen Verbände der Beförderer 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.