



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“  
Working group “CUI UR“**

**CUI 3/3 Add. 5  
06.11.2015**

Original: EN

### **3. 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 (CUI<sup>1</sup>), der insbesondere den Vertrag zwischen Infrastrukturbetreiber und Beförderer über die Nutzung der Infrastruktur betrifft, begriffen.

Im Anschluss an die zweite Tagung der Arbeitsgruppe (AG) am 8. Juli 2015 hat die OTIF einen überarbeiteten Text für Artikel 1 zum Anwendungsbereich der CUI und neue Begriffsbestimmungen in Artikel 3 für „Beförderer“ und „Zug“ herausgegeben.

Der neue Textentwurf und die neuen Begriffsbestimmungen werden auf der 3. Tagung der Arbeitsgruppe der OTIF am 24. November 2015 in Bern (Schweiz) diskutiert werden.

EIM – Die Europäischen Eisenbahninfrastrukturbetreiber – haben das Revisionsverfahren aufmerksam verfolgt und stets ihren Input dazu gegeben. Diese neue Stellungnahme betrifft folgende Themen aus dem jüngsten Textentwurf der OTIF:

1. Den Anwendungsbereich: An welchen Begriff und welches Konzept die rechtliche Definition des Anwendungsbereiches geknüpft sein sollte.
2. Die Begriffsbestimmungen für „Beförderer“ und „internationaler Zug“.

## 1. Anwendungsbereich

Der erste Punkt betrifft Artikel 1 CUI, in dem der Anwendungsbereich der ER festgelegt wird. Im neuen Textentwurf der OTIF wird der Anwendungsbereich an einen „Zug“ geknüpft, der „internationalen Eisenbahnverkehr“ zwischen zwei Staaten durchführt, von denen mindestens einer ein Mitgliedstaat ist.

Nach Aussage des Revisionsausschusses der OTIF soll mit dieser Knüpfung des Anwendungsbereiches an den „internationalen Eisenbahnverkehr“ sichergestellt werden, dass die CUI – wie auch die CIM und CIV – nicht für den nationalen Verkehr gelten. Dies entspricht dem bereits während früherer Beratungen getroffenen Beschluss, den Anwendungsbereich nicht auf den nationalen Verkehr auszuweiten.

Zudem sollte der Ausdruck „internationaler Eisenbahnverkehr“ im Sinne des Artikels 6 COTIF betrachtet werden.

---

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

Schließlich wird vorgeschlagen, dass der internationale Eisenbahnverkehr aus Gründen der Übereinstimmung mit Artikel 1 § 2 der ER CIM<sup>2</sup> zwischen „zwei Staaten“ durchgeführt wird.

### Empfehlung

- **Das Konzept des „internationalen Eisenbahnverkehrs“ im Anwendungsbereich sollte klarer bestimmt werden<sup>3</sup>. Der Verweis auf Artikel 6 COTIF in den Erläuternden Bemerkungen sollte entfernt werden.**

### Begründung

*In Bezug auf den Anwendungsbereich sollte das Hauptziel in dessen Klarstellung bestehen. Angesichts dessen begrüßen die EIM die Tatsache, dass der neue Textentwurf für Artikel 1 CUI durch den Verweis auf den „internationalen Eisenbahnverkehr“ die Ausweitung auf den nationalen Verkehr auszuschließen scheint.*

*Das Hauptargument für eine Knüpfung des Anwendungsbereiches an den „internationalen Eisenbahnverkehr“ ist der Verweis auf Artikel 6 COTIF<sup>4</sup>. Dieser Link würde den Bedarf an neuen Begriffsbestimmungen aus der Welt schaffen.*

*Es sollte jedoch darauf hingewiesen werden, dass Artikel 6 COTIF lediglich den Begriff „internationaler Eisenbahnverkehr“, jedoch kein Konzept, enthält und ansonsten auf die verschiedenen Anhänge, darunter die CUI, zurückverweist. Aus diesem Grund bietet die Verknüpfung mit Artikel 6 COTIF keinen Mehrwert und eine klare Begriffsbestimmung für „internationaler Eisenbahnverkehr“ bleibt weiterhin notwendig.*

## **2. Begriffsbestimmungen**

Es werden zwei Begriffsbestimmungen für die Begriffe „Beförderer“ und „Zug“ in Artikel 3 der ER CUI vorgeschlagen.

Darüber hinaus prüft der Revisionsausschuss der OTIF die Möglichkeit, eine Begriffsbestimmung für „internationaler Zug“ unter Berücksichtigung folgender Elemente: 1) jegliche Betriebseinheit – ein oder mehrere Wagen; 2) Grenzübertritt – geplant/vereinbart von beiden Parteien des Nutzungsvertrages (es müsste kein tatsächlicher Grenzübertritt stattfinden); 3) die Nutzung der Infrastruktur auf dem Staatsgebiet von mindestens: entweder zwei Staaten oder alternativ zwei Mitgliedstaaten.

Eine potentielle Begriffsbestimmung könnte entweder in Artikel 1 (Anwendungsbereich) oder in Artikel 3 (Begriffsbestimmungen) aufgenommen werden.

---

<sup>2</sup> Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten auch für Verträge über die entgeltliche Beförderung von Gütern auf der Schiene, wenn der Ort der Übernahme des Gutes zur Beförderung und der für die Ablieferung vorgesehene Ort in zwei verschiedenen Staaten liegen, von denen nur einer Mitgliedstaat ist, und die Parteien des Vertrages vereinbaren, dass der Vertrag diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften unterliegt – Artikel 1 § 2 der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM).

<sup>3</sup> Diese Meinung ist auch in der in der Anlage enthaltenen Stellungnahme der juristischen Arbeitsgruppe von RNE ausgedrückt.

<sup>4</sup> Artikel 6 des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) „Einheitliche Rechtsvorschriften“.

Empfehlung

- **Die Begriffsbestimmung für „Zug“ sollte nicht mit dem Anwendungsbereich verknüpft und sie sollte sorgfältig geändert werden<sup>5</sup>.**

Begründung

*Aus Sicht der EIM ist die vorgeschlagene Begriffsbestimmung für „Zug“ zu allgemein und mehrdeutig. Im Text wird ein Zug als „Betriebseinheit“ definiert, die aus einem Fahrzeug bestehen kann. Es sollte jedoch darauf hingewiesen werden, dass ein „Zug“ nicht nur ein „Gegenstand“ ist, sondern auch eine „Handlung“ beschreibt – namentlich das Betreiben der Fahrzeuge auf der Infrastruktur gemäß einem vorher festgelegten Plan.*

*Darüber hinaus wird der Anwendungsbereich der ER in dem neuen Entwurf für Artikel 1 an solch eine allgemeine Begriffsbestimmung geknüpft. Die Folge könnte eine Ausweitung des Anwendungsbereiches sein, wodurch eine potentielle Gefahr für die angestrebte Klarheit und Rechtssicherheit in den ER CUI entstehen kann.*

*Die Begriffsbestimmung für „Zug“ sollte daher geändert und klarer gefasst werden. Eine mögliche Lösung könnte darin bestehen, den Begriff der „Trasse“ in die Begriffsbestimmung für Zug aufzunehmen. Damit würde eine Verbindung zur Infrastruktur geschaffen, dem Gegenstand des Vertrages zwischen Infrastrukturbetreiber und Beförderer.*

Empfehlung

- **Unter „Beförderer“ sollte eine „Stelle“ und keine „Person“ verstanden werden.**

Begründung

*Durch das Ersetzen des Wortes „Person“ durch „Stelle“ würde in der Begriffsbestimmung für „Beförderer“ mehr Rechtssicherheit geschaffen. Derzeit besteht das Risiko, dass nicht jeder „Person“ automatisch als „juristische Person“ versteht.*

Anregung:

- **Eine Begriffsbestimmung für „internationaler Zug“ sowie deren Verlinkung mit dem Anwendungsbereich können untersucht werden.**

Begründung

*Die EIM sind für eine mögliche Begriffsbestimmung für „internationaler Zug“ offen. Jenseits der von der OTIF angesprochenen Elemente könnte noch ein vierter Aspekt in diese potentielle Begriffsbestimmung aufgenommen werden: Ein internationaler Zug würde eine „internationale Verkehrsleistung erbringen, welche die Nutzung mehrere Trassen voraussetzt“.*

*Darüber hinaus möchten wir vorschlagen, den Anwendungsbereich der ER CUI mit dem neu definierten Konzept des internationalen Zuges zu verknüpfen. In diesem Zusam-*

---

<sup>5</sup> Dieselbe Forderung ist auch in der in der Anlage enthaltenen Stellungnahme der juristischen Arbeitsgruppe von RNE ausgedrückt.

*menhang sei daran erinnert, dass das Konzept des „internationalen Zuges“ in den Verhandlungen anderen Optionen, wie z. B. der „internationalen Verkehrsleistung“, bereits vorgezogen worden war. Mit Blick auf eine größere Rechtssicherheit sollte dieses zusätzlich mit dem Anwendungsbereich der ER verknüpft werden.*

\*\*\*\*\*

**Kontaktperson:**

**Tommaso Spanevello**

EU Policy Analyst

Tel. +32 2 234 37 73

E□Mail [Tommaso.Spanevello@eimrail.org](mailto:Tommaso.Spanevello@eimrail.org)

Die EIM, der Verband der europäischen Eisenbahninfrastrukturbetreiber wurde 2002 zur Förderung der Interessen und Sichtweisen der unabhängigen Infrastrukturbetreiber in Europa infolge der Liberalisierung des Eisenbahnmarktes in der EU gegründet. Sie unterstützen auch die entsprechenden europäischen Stellen, wie die Europäische Eisenbahnagentur, mit technischer Expertise. Das Hauptziel der EIM besteht in der Förderung des Eisennahverkehrs und der Entwicklung eines offenen, nachhaltigen, effizienten und kundenorientierten Eisenbahnnetzes in Europa.

## **Anlage – Stellungnahme der juristischen Arbeitsgruppe von RNE**



### **Stellungnahme der juristischen Arbeitsgruppe von RNE (RNE Legal Matters Working Group)**

**zum neuen Textentwurf des Generalsekretärs der OTIF betreffend die Revision der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (CUI – Anhang E zum COTIF) vom 14. August 2015 - Anlage zum Rundschreiben 91-01/506.2015**

#### **Neuer Textentwurf für Art. 1 CUI:**

##### Artikel 1 Anwendungsbereich

**§ 1 Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten für jeden Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur eines Mitgliedstaates durch einen Zug, der vereinbarungsgemäß internationalen Eisenbahnverkehr zwischen zwei Staaten durchführt, von denen mindestens einer ein Mitgliedstaat ist.**

**§ 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 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.

Die RNE LM WG kommentiert dies wie folgt:

#### **Art. 1 § 1**

Prinzipiell kann der neu definierte Anwendungsbereich unterstützt werden, da sich beide Parteien – Infrastrukturbetreiber und Beförderer – einigen müssen, dass im Rahmen des Vertrages internationaler Eisenbahnverkehr durchgeführt wird.

Aus Sicht der Infrastrukturbetreiber wäre ein Verweis auf den Begriff der „Trasse“ im Anwendungsbereich des internationalen Eisenbahnverkehrs jedoch noch klarer.

Der Begriff des „internationalen Eisenbahnverkehrs“ sollte generell noch klarer definiert werden.

### Neuer Textentwurf für Art. 3 CUI:

#### Artikel 3 Begriffsbestimmungen

Für Zwecke dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften bezeichnet der Ausdruck

- c) „Beförderer“ denjenigen, der Personen oder Güter im internationalen Verkehr ~~nach den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV oder Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM~~ auf der Schiene befördert und der nach den Gesetzen und Vorschriften betreffend die Erteilung und Anerkennung von Betriebsgenehmigungen, die in dem Staat gelten, in dem die Person diese Tätigkeit ausübt, eine Betriebsgenehmigung erhalten hat;
- x) „Zug“ **die Betriebseinheit, die der Beförderer auf der Eisenbahninfrastruktur einsetzt[; der Zug kann erweitert und/oder geteilt werden, und die verschiedenen Zugteile können unterschiedliche Abfahrts- und Bestimmungsorte haben].**

Die RNE LM WG kommentiert dies wie folgt:

Art. 3 x)

Wir schlagen eine Änderung der Begriffsbestimmung für Zug (falls oben verwendet) vor „... Bestimmungsorte haben, vorausgesetzt alle Wagen überqueren mindestens eine Grenze“.

Dies wäre eine klarere Begriffsbestimmung und würde zudem mit Art. 3 Punkte 4 und 5 der Richtlinie 2012/34 übereinstimmen.

### **Auszug aus den Erläuternden Bemerkungen in Zusammenhang mit dem neuen Textentwurf:**

#### **Artikel 3 Begriffsbestimmungen**

1.-3. ...

4. ... die Begriffsbestimmung „**Beförderer**“ in Buchstabe c) auszuweiten, um deutlich zu machen, dass eine Person, die unter die Begriffsbestimmung fällt, sich dort, wo das Recht der EU oder das entsprechende nationale Recht zur Anwendung kommt, sämtlicher Genehmigungspflichten bewusst sein muss. Insbesondere Nicht-EU-Beförderer müssen darauf achten, dass sie bei einem Vertrag mit Infrastrukturbetreibern der EU-Mitgliedstaaten als „Eisenbahnunternehmen“ nach dem Recht der EU den EU-Pflichten unterstellt sind, insbesondere was die Anforderungen an Betriebsgenehmigungen und Sicherheitszertifikate betrifft. **Der in der Begriffsbestimmung „Beförderer“ verwendete Begriff „internationaler Verkehr“ ist in Verbindung mit Artikel 6 COTIF zu verstehen.**

... (Fortsetzung abhängig von weiteren Diskussionen in der Arbeitsgruppe)

Die RNE LM WG kommentiert dies wie folgt:

Wir schlagen vor, den Verweis auf Art. 6 COTIF aus Punkt 4 von Art. 3 (Begriffsbestimmungen) zu entfernen.

Zum einen besteht ein Widerspruch zwischen dem im Textentwurf und dem in den Erläuternden Bemerkungen verwendeten Begriff (nur englische Fassung):

Im Textentwurf wird einmal der Begriff „international railway traffic“ verwendet, während in den Erläuternden Bemerkungen zu den Artikeln 1 und 3 (Begriffsbestimmungen) hauptsächlich der Begriff „international transport“ auftaucht.

Zum anderen liefert dieser Teil der Bemerkungen keine Klarstellung des Begriffes „internationaler Eisenbahnverkehr“, da der Begriff auch in Art. 6 COTIF nicht näher bestimmt wird.

30.09.2015  
Budapest