



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 3/3 Add. 6  
10.11.2015**

Original: FR

### **3. TAGUNG**

---

Stellungnahme Frankreichs

**Revision der Artikel 1 und 3 der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (ER CUI, Anhang E zum COTIF) und der dazugehörigen Erläuternden Bemerkungen**

**3. Tagung der Arbeitsgruppe ER CUI am 24. November 2015**

Im Anschluss an den bei der 2. Tagung der Arbeitsgruppe ER CUI am 8. Juli 2015 vorgelegten Revisionsentwurf des Anwendungsbereiches der ER CUI und der dazugehörigen Erläuternden Bemerkungen hat der Generalsekretär die Mitgliedstaaten und internationalen Organisationen aufgefordert, ihm für die 3. Tagung der Arbeitsgruppe am 24. November 2015 ihre Bemerkungen und Kommentare zukommen zu lassen.

**I / Neuer Änderungsvorschlag für Artikel 1**

Neuer § 1 in Artikel 1, Vorschlag des Generalsekretärs im Anschluss an die 2. Tagung der Arbeitsgruppe ER CUI am 8. Juli:

**„§ 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.“**

a) Das Internationale Eisenbahntransportkomitee (CIT) und Belgien fordern die Streichung des Begriffs „vereinbarungsgemäß“, da dieser glauben lassen kann, dass eine Vereinbarung zwischen Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen ausschlaggebend für die Anwendung der ER CUI ist. Frankreich spricht sich dafür aus, den Begriff „vereinbarungsgemäß“ dahingehend zu verstehen, dass ein reiner Trassenantrag nicht genügt, sondern dass der Antrag explizit vom Infrastrukturbetreiber genehmigt werden muss. Die alleinige Tatsache, dass ein internationaler Trassenantrag (als Summe mehrerer nationaler Trassenanträge oder ein RFC-Antrag (rail freight corridors)) gestellt wurde, reicht nicht aus, um allen Teiltrassen der internationalen Trasse ebenfalls internationalen Status zu verleihen. In den Text müsste somit das Kriterium der Antwort der Infrastrukturbetreiber aufgenommen werden, um den Fall von in einem Staat eventuell nicht zugeteilten Trassen abzudecken, die dadurch wieder als national qualifiziert werden müssten.

Darüber hinaus ist der Begriff „vereinbarungsgemäß“ angemessener als der von Belgien vorgeschlagene Begriff „voraussichtlich“, denn wenn man davon ausgeht, dass ein Antrag nicht zwangsläufig genehmigt wird und dass dafür die endgültige Antwort des IB abgewartet werden muss, impliziert diese Genehmigung eine Vereinbarung zwischen beiden Parteien, daher der Begriff „vereinbarungsgemäß“.

Zudem hat die Zuweisung einer nationalen Trasse für den internationalen Verkehr Auswirkungen auf das Schienennetz des IB des Nachbarstaates. In diesem Fall gilt festzustellen, dass die Zuweisung einer nationalen Trasse für eine internationale Strecke die Haftung eines IB auf dem Netz eines benachbarten IB auslöst, weswegen auf die entscheidende Bedeutung seiner Beteiligung an der Absicht, eine Trasse für den internationalen Verkehr zu nutzen, hingewiesen werden muss.

Und nicht zuletzt können mit dem Begriff „vereinbarungsgemäß“ auch Züge berücksichtigt werden, die international verkehren sollten, aus irgendwelchen Gründen (Unfall, Sturm, Streik usw.) die Grenze dann aber doch nicht überquert haben.

b) Frankreich unterstützt den Vorschlag des CIT und der Niederlande, „Eisenbahninfrastruktur eines Mitgliedstaates“ durch „Eisenbahninfrastruktur in einem Mitgliedstaat“ zu ersetzen. In seinem jetzigen Wortlaut impliziert der aktuelle Vorschlag, dass der Staat Eigentümer der Eisenbahninfrastruktur ist, was in einigen Mitgliedstaaten rechtlich nicht korrekt ist.

c) Frankreich lehnt den Vorschlag des CIT, einen neuen § 3 zu Artikel 1 hinzuzufügen, um dort festzulegen, dass die derzeitigen Rückgriffsrechte durch den neuen Wortlaut nicht eingeschränkt werden, ab.

In der Neufassung des Artikels 1 ist der Anwendungsbereich der ER CUI nämlich nicht mehr an die Verträge CIM und CIV geknüpft, da das Ziel der Arbeitsgruppe darin bestand, auch die internationalen Züge zu berücksichtigen, die weder Güter noch Personen befördern. Der neue Anwendungsbereich umfasst somit weiterhin die CIM und CIV, geht jedoch darüber hinaus. Nichts deutet darauf hin, dass die Rückgriffsrechte aus Artikel 8 durch die Neufassung eingeschränkt werden. Frankreich möchte jedoch auf die Notwendigkeit hinweisen, die Kohärenz zwischen den Artikeln 1 und 8 herzustellen. In diesem Zusammenhang schlägt Frankreich vor, den Verweis auf die CIV und CIM aus Buchst. c) in Artikel 8 zu entfernen und durch „ein Zug, der internationalen Eisenbahnverkehr durchführt“ zu ersetzen. So könnte das Haftungsregime in Artikel 8, welches aktuell folgenden Wortlaut hat:

#### **§ 1. Der Betreiber haftet für**

c) **Vermögensschäden, die sich daraus ergeben, dass der Beförderer Entschädigungen gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM zu leisten hat, [...]**

in Zukunft folgendermaßen lauten:

#### **§ 1. Der Betreiber haftet für**

c) **Vermögensschäden, die sich daraus ergeben, dass der Beförderer Entschädigungen für von einem Zug, der auf einer Strecke internationalen Eisenbahnverkehr durchführt, verursachte Schäden zu leisten hat [...].**

Mit dieser neuen Formulierung würde die Kohärenz zu Artikel 1 § 1 gewahrt, in dem der Verweis auf die CIV und die CIM gestrichen und durch „einen Zug, der vereinbarungsgemäß internationalen Eisenbahnverkehr [...] durchführt“ ersetzt wurde.

Folglich müssten auch die Erläuternden Bemerkungen zu Artikel 8 angepasst werden.

## **II / Begriffsbestimmungen in Artikel 3**

a) Begriffsbestimmung für „Beförderer“: Frankreich befürwortet die im Text vorgeschlagene Streichung des Verweises auf die CIV und CIM. Frankreich schließt sich in Bezug auf den Ausdruck „denjenigen, der“ in „**„Beförderer“ denjenigen, der Personen oder Güter im internationalen Verkehr befördert [...]**“ der Position der Niederlande an. Es wäre besser, den Begriff „Stelle“ oder „Einrichtung“ statt „denjenigen, der“ zu verwenden. Die Begriffsbestimmung würde dann lauten:

**„ „Beförderer“ die Stelle/Einrichtung, die Personen oder Güter im internationalen Verkehr befördert [...].“**

b) Begriffsbestimmung für „Zug“:

Der Änderungsvorschlag für diese Begriffsbestimmung lautet:

**„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].**

Durch den Teil in eckigen Klammern würden auch gemischte Züge (Züge, von denen einige Wagen einen Bestimmungsort jenseits der Grenze und andere innerhalb der Landesgrenze haben) in den Anwendungsbereich der ER CUI fallen. In diesem Fall fragt sich Frankreich, ob die Wagen, deren Bestimmungsort vor der Landesgrenze liegt, ebenfalls von den ER CUI abgedeckt wären. Wenn dem so ist, gäbe es eine Ungleichbehandlung zwischen Fahrgästen mit einem für den nationalen Verkehr ausgestellten Fahrschein in einem internationalen Zug und Gütern, die im Rahmen eines nationalen Verkehrs auf einen internationalen Zug geladen wurden.

Wir möchten daran erinnern, dass einer der Gründe für die Revision von Artikel 1 der Ausschluss von Passagieren mit für den nationalen Verkehr ausgestellten Fahrscheinen in einem Zug, der internationalen Eisenbahnverkehr durchführt, vom Anwendungsbereich der ER CUI war. Frankreich schlägt dem Generalsekretär vor, die Arbeitsgruppe über die Behandlung von Wagen, die in einem internationalen Zug einen nationalen Verkehr durchführen, und von Fahrgästen, die mit einem für den nationalen Verkehr ausgestellten Fahrschein in einem internationalen Zug befördert werden, beraten zu lassen.

### III / Änderungsentwurf für die Erläuternden Bemerkungen

Auch der zur 2. Tagung der Arbeitsgruppe ER CUI vorgelegte Textvorschlag für die Erläuternden Bemerkungen wurde abgeändert. Unter den vorgeschlagenen Änderungen hat sich Frankreich auf den folgenden Abschnitt konzentriert:

**„Ein internationaler Verkehr impliziert die Nutzung mehrerer nationaler Trassen. Die ER CUI decken auch zwei oder mehrere aufeinanderfolgende nationale Nutzungsverträge ab, die der Durchführung von internationalem Verkehr dienen.“**

Im Änderungsentwurf der Erläuternden Bemerkungen sollte unbedingt betont werden, dass die Infrastrukturbetreiber, also die Lieferanten nationaler Trassen, in mindestens zwei unterschiedlichen Staaten sitzen müssen. Denn die Formulierung „Nutzung mehrerer nationaler Trassen“ kann auch dahingehend verstanden werden, dass es sich dabei um mehrere Trassen in einem einzigen Staat handelt. In diesem Sinne sollte der Änderungsentwurf für die Erläuternden Bemerkungen noch einmal überarbeitet und korrigiert werden.

Im gleichen Absatz unterstützt Frankreich die Bemerkung Belgiens zum Bestehen internationaler Trassen [im Voraus vereinbarte Trassen der RFC (rail freight corridors)]. Im Änderungsentwurf der Erläuternden Bemerkungen wird ja bereits gesagt, dass ein internationaler Verkehr „die Nutzung mehrerer nationaler Trassen“ implizieren kann. Nun müsste aber auch noch die Existenz internationaler Trassen berücksichtigt und der Entwurf für die Erläuternden Bemerkungen entsprechend angepasst werden.

Unter Berücksichtigung dieser Bemerkungen könnte der nachstehende Textvorschlag:

**„Ein internationaler Verkehr impliziert die Nutzung mehrerer nationaler Trassen. Die ER CUI decken auch zwei oder mehrere aufeinanderfolgende nationale Nutzungsverträge ab, die der Durchführung von internationalem Verkehr dienen.“**

geändert werden in:

**„Ein internationaler Verkehr impliziert die Nutzung einer internationalen Trasse oder mehrerer aufeinanderfolgender nationaler Trassen, die sich in mindestens zwei Staaten befinden und zur Durchführung internationalen Eisenbahnverkehrs genutzt werden.“**

Mit diesem Vorschlag würde auch der Existenz internationaler Trassen und der Möglichkeit, mehrere nationale Trassen unterschiedlicher Netze zu einer internationalen Trasse zu verbinden, Rechnung getragen („mehrerer aufeinanderfolgender nationaler Trassen, die sich in mindestens zwei Staaten befinden“).

Zu den Vorschlägen und Kommentaren der Mitgliedstaaten und internationalen Organisationen, die in dieser Stellungnahme nicht erwähnt werden, hat Frankreich keine Bemerkungen.