



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"**

**LAW-16007-CUI 4/4 Add. 2
29.04.2016**

Original: EN

4. 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 (CUI¹), der insbesondere den Vertrag zwischen Infrastrukturbetreiber und Beförderer über die Nutzung der Infrastruktur betrifft, begriffen.

Am 24. November 2015 hat im schweizerischen Bern eine dritte Tagung der Arbeitsgruppe (AG) stattgefunden. Neben den laufenden Diskussionen zum Anwendungsbereich der ER und den darin enthaltenen Begriffsbestimmungen weiteten sich die Beratungen auch auf das Thema des Rückgriffsrechts des Beförderers gegenüber dem Infrastrukturbetreiber aus.

Am 29. Januar 2016 hat die OTIF einen neuen Textentwurf für Artikel 1 zum Anwendungsbereich, eine überarbeitete Begriffsbestimmung für „Beförderer“ und einen Vorschlag für eine potenzielle neue Begriffsbestimmung für „internationaler Eisenbahnverkehr“ herausgegeben. Für die Haftung des Infrastrukturbetreibers hat sie zudem zwei Alternativen vorgeschlagen.

Die neuen Vorschläge werden auf der 4. Tagung der Arbeitsgruppe der OTIF am 31. Mai 2016 in Bern diskutiert werden.

EIM – Der Verband der Europäischen Eisenbahninfrastrukturbetreiber – verfolgt das Revisionsverfahren aufmerksam und gibt regelmäßig seine Kommentare dazu ab. 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 Eisenbahnverkehr“.
3. Die Haftungsfragen: Die beiden von der OTIF vorgeschlagenen Alternativen für das Rückgriffsrecht des Beförderers.

1. Anwendungsbereich

Der neue Textentwurf der OTIF für den Anwendungsbereich der ER CUI beinhaltet weiterhin die Verweise auf einen „Zug“ und den „internationalen Eisenbahnverkehr“. Für letzteren wird die Aufnahme einer Begriffsbestimmung in Artikel 3 vorgeschlagen, wogegen der Begriff „Zug“, wo der vorherige Vorschlag verworfen worden war, nicht weiter untersucht werden wird.

In Bezug auf Artikel 1 § 1 hatte man sich darauf geeinigt, den Wortlaut so einfach wie möglich zu halten, um betreffend den Anwendungsbereich für Klarheit zu sorgen.

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

Letztendlich wurde am Text eine redaktionelle Änderung vorgenommen, mit der der Ausdruck „zwischen Staaten, von denen mindestens einer ein Mitgliedstaat ist“ an die Stelle des vorherigen „zwischen zwei Staaten [...]“ trat.

Empfehlung

- **Der Anwendungsbereich der ER CUI sollte klargestellt werden und mit dem Anwendungsbereich der ER CIV² und der ER CIM³ vollständig übereinstimmen und verknüpft sein.**

Begründung

Mit jeglicher Änderung an Artikel 1 der ER CUI sollte das eindeutige Ziel einer Klarstellung des Anwendungsbereiches der ER verfolgt werden. Die EIM erkennen die von allen Parteien unternommenen Anstrengungen zur Vereinfachung des Wortlauts des Anwendungsbereichs und Vermeidung von Mehrdeutigkeiten an.

Dementsprechend unterstützen die EIM die Aufnahme eines Verweises auf „internationaler Eisenbahnverkehr“ – die zum Ausschluss der Möglichkeit einer Ausdehnung der ER auf nationale Beförderungen führt und den Anwendungsbereich mit dem eigentlichen Zweck des Nutzungsvertrages verknüpft. Dies wurde bei der ersten Tagung der Arbeitsgruppe beschlossen.

Die EIM begrüßen auch die Entscheidung der OTIF, die Begriffsbestimmung „internationaler Eisenbahnverkehr“ nicht mit Artikel 6 COTIF zu verknüpfen und sie stattdessen in Artikel 3 der ER CUI unter den „Begriffsbestimmungen“ unterzubringen.

Nichtsdestoweniger weisen die EIM darauf hin, dass eine größere Kohärenz und eine Verbindung zwischen dem Anwendungsbereich der ER CUI und dem Anwendungsbereich der ER CIV/CIM geschaffen werden muss. Auf diesen Punkt gehen wir weiter unten genauer ein.

Während in Artikel 1 § 1 der ER CUI eine Verbindung zwischen dem „internationalen Eisenbahnverkehr“ und „Staaten“ geschaffen wird, ist im Anwendungsbereich der CIV/CIM von „Mitgliedstaaten“ die Rede. Aus diesem Grund empfehlen die EIM, auch im Anwendungsbereich der ER CUI in Verbindung mit dem „internationalen Eisenbahnverkehr“ den Begriff „Mitgliedstaaten“ zu verwenden. So würde die nötige Kohärenz geschaffen und eine mögliche Ausdehnung des Anwendungsbereiches der ER CUI verhindert.

2. Begriffsbestimmungen

Die OTIF hat, unter Berücksichtigung einiger bei der letzten Tagung der AG gemachten Kommentare, einen neuen Vorschlag für die Begriffsbestimmung „Beförderer“ eingebracht. In diesem neuen Entwurf ist die Begriffsbestimmung immer noch an den Begriff

² Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen (CIV – Anhang A zum COTIF).

³ Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM – Anhang B zum COTIF).

„Person“ geknüpft. Aus Sicht der OTIF sichert dies die Kohärenz zum gesamten COTIF, der EU-Gesetzgebung (d. h. Richtlinie 2014/34/EU) und verschiedenen nationalen Gesetzgebungen einzelner Mitgliedstaaten⁴, welche dieselben Bedingungen vorsehen. Darüber hinaus wurde der Verweis auf die ER CIV und CIM aus dem geänderten Textentwurf entfernt.

Im neuen Textentwurf der Begriffsbestimmung „Beförderer“ wäre die kommerzielle Nutzung – d. h. die Beförderung von Personen und Gütern – weiterhin die Haupttätigkeit.

In diesem Zusammenhang hat Frankreich einen Vorschlag für eine neue Begriffsbestimmung für „internationaler Eisenbahnverkehr“ eingereicht. Im Textentwurf der Begriffsbestimmung ist das Konzept der „für internationalen Verkehr verwendeten Trassen“ ausgedrückt. Wie in den Erläuternden Bemerkungen erwähnt, würde internationaler (Eisenbahn)Verkehr entweder auf einer internationalen Trasse durchgeführt werden – d. h. einer einzigen Trasse, die mittels Vereinbarung zwischen mindestens zwei IB eingerichtet wurde (d. h. vorher vereinbarte Trassen auf den Eisenbahngüterkorridoren) – oder auf mindestens zwei aufeinanderfolgenden nationalen Trassen – wo IB ihre jeweiligen Trassenangebote miteinander koordinieren, um dem Beförderer den Grenzübertritt mit dem Zug zu ermöglichen – in Fällen, in denen der IB in zwei unterschiedlichen Staaten etabliert ist. Dies ist mit dem Anwendungsbereich in Artikel 1 verknüpft.

Empfehlung

- **Die Begriffsbestimmung für „Beförderer“ sollte geändert werden, um sie mit dem klargestellten, weder eingeschränkten noch ausgedehnten Anwendungsbereich zu verknüpfen.**

Begründung

Die Begriffsbestimmung für „Beförderer“ ist fest verbunden mit dem Anwendungsbereich der ER CUI. Nach Ansicht der EIM trägt die vorgeschlagene Begriffsbestimmung jedoch nicht zur Klärung des Anwendungsbereiches bei, sondern weitet diesen möglicherweise sogar noch aus.

Zunächst erscheint eine Beschreibung dessen, was genau unter der „Haupttätigkeit“ des Beförderers zu verstehen ist, schwierig. Zudem würde die Bezeichnung der Beförderung von Personen und Gütern als „Haupttätigkeit“ des Beförderers bedeuten, dass alle übrigen Situationen – wie z. B. Instandhaltungszüge oder Leerzüge – in den Anwendungsbereich der ER CUI fallen können, wodurch dieser automatisch ausgeweitet würde.

Die Begriffsbestimmung für „Beförderer“ sollte stattdessen unzweideutig die tatsächliche kommerzielle Nutzung der Infrastruktur – d. h. die Beförderung von Personen und Gütern – im internationalen Verkehr bezeichnen. Der Ausdruck „deren Haupttätigkeit es ist“ sollte daher entfernt und ein Verweis auf die ER /CIV/CIM hinzugefügt werden.

⁴ Z. B. Slowenien oder die Tschechische Republik.

Empfehlung

- **Die Begriffsbestimmung „internationaler Eisenbahnverkehr“ sollte noch klarer gefasst und mit dem Anwendungsbereich der Begriffsbestimmung „Beförderer“ in Einklang gebracht werden.**

Begründung

Zunächst begrüßen wir die Verknüpfung von „internationaler Eisenbahnverkehr“ mit der/den Trasse(n) im französischen Vorschlag entsprechend der Empfehlung der EIM aus unserer letzten Stellungnahme.

Wir sind jedoch der Ansicht, dass der Vorschlag Frankreichs teilweise überarbeitet werden müsste. Ziel ist es, Mehrdeutigkeitsrisiken auszuräumen und die volle Kohärenz mit dem Anwendungsbereich der ER CUI zu gewährleisten.

In dieser Hinsicht empfehlen die EIM vor allem, in der englischen Fassung den Ausdruck „implies“ (umfasst) durch „requires“ (erfordert) zu ersetzen. Unserem Verständnis nach muss internationaler Eisenbahnverkehr in der Tat mit der Nutzung einer internationalen Trasse fest verbunden sein und sollte nicht darüber hinausgehen.

Verfolgt man diese Linie weiter, sollte ein Verweis auf die ER CIV/CIM hinzugefügt werden, so dass die Begriffsbestimmung „internationaler Eisenbahnverkehr“ an die Nutzung von (einer) Trasse(n) zum Zweck von Beförderungen unter CIV- und CIM-Verträgen geknüpft ist. Auf diese Weise bliebe der Anwendungsbereich der ER CUI im Rahmen des aktuellen Anwendungsbereiches, den die Arbeitsgruppe klarzustellen versucht. Gleichzeitig würde so auch die Verknüpfung mit der kommerziellen Nutzung der Infrastruktur und eine solide Kohärenz mit der geänderten Begriffsbestimmung „Beförderer“ garantiert. Schließlich sollte entsprechend unserer Empfehlung für den Anwendungsbereich „mindestens zwei Staaten“ durch „mindestens zwei Mitgliedstaaten“ ersetzt werden.

Empfehlung

- **Das Konzept des Begriffs „Betreiber“ sollte in den Erläuternden Bemerkungen erklärt werden.**

Begründung

In den ganzen ER CUI wird der Begriff „Betreiber“ für den (Eisenbahn) Infrastrukturbetreiber verwendet. In der Gesetzgebung der EU (z. B. in Richtlinie 2012/34/EU) wird dagegen der Ausdruck „Infrastrukturbetreiber“ verwendet. Darüber hinaus wird auch im neuen Entwurf der Begriffsbestimmung „internationaler Eisenbahnverkehr“ nun der Begriff Infrastrukturbetreiber benutzt.

Aus diesem Grund schlagen die EIM zur Vermeidung möglicher Fehlinterpretationen vor, den ursprünglichen COTIF-Begriff des „Betreibers“ beizubehalten und in den Erläuternden

den Bemerkungen zu erklären, dass dieser Begriff deckungsgleich mit dem im EU-Recht⁵ verwendeten Begriff des „Infrastrukturbetreibers“ ist.

3. Haftungsfragen: Der Rückgriff des Beförderers gegenüber dem Infrastrukturbetreiber

Die OTIF hat für das Rückgriffsrecht des Beförderers gegenüber dem Infrastrukturbetreiber zwei Alternativen zur Diskussion vorgelegt. Diese Frage behandelt die Haftungsregeln für Schäden, die durch die Infrastruktur hervorgerufen wurden, und für die der Beförderer seinen Kunden gegenüber gemäß den ER CIM oder CIV haftet.

Der erste Vorschlag, von Frankreich eingereicht, sieht vor, den Verweis auf die ER CIV/CIM in Artikel 8 § 1 Buchst. c) CUI zu streichen und durch „*ein Zug, der internationalen Eisenbahnverkehr durchführt*“ zu ersetzen. So würden im Kontext eines geänderten Anwendungsbereiches die bestehenden Bestimmungen des Artikels 8 § 1 beibehalten. In den Erläuternden Bemerkungen würde klargestellt werden, dass der Rückgriff dem Beförderer nur bei internationalen Zügen – d. h. im internationalen Verkehr – zur Verfügung steht.

Die zweite Alternative sieht vor, das Rückgriffsrecht aus den ER CUI in die ER CIV/CIM zu verschieben. Mit dieser Lösung stünde dem Beförderer der Rückgriff möglicherweise in jeder Situation eines internationalen Beförderungsvertrages zur Verfügung, egal ob der Zug international oder national genutzt wird. Die ER CUI blieben so auch im Falle sonstiger Schäden gemäß Artikel 8 § 1 Buchst. a) und b) CUI anwendbar. Artikel 8 § 1 Buchst. c) würde schließlich gestrichen werden.

Empfehlungen:

- **Die Vorschriften der ER CUI in Bezug auf die Haftung für indirekte Schäden sollten nicht ausgeweitet werden.**
- **Der Finanzausgleich der Infrastrukturbetreiber, der durch die im EU-Recht begründete Verpflichtung der Mitgliedstaaten sichergestellt ist, sollte beibehalten werden.**

Begründung

Betreffend den Haftungsrahmen des Infrastrukturbetreibers möchten wir unseren Standpunkt aus unserer letzten Stellungnahme nachdrücklich wiederholen.

Jeder Versuch einer Ausweitung der Haftungsvorschriften würde dazu führen, dass die ER CUI mit nationalem Recht in Berührung kämen, was jenseits des im COTIF festgelegten Anwendungsbereiches des internationalen Verkehrs liegt.

In der Weiterverfolgung dieses Gedankens weisen die EIM darauf hin, dass der Infrastrukturbetreiber auf der Grundlage des EU-Rechts einer strengen Preisregulierung un-

⁵ Hierbei sollte auch berücksichtigt werden, dass der im EU-Recht verwendete Begriff des „Infrastrukturbetreibers“ derzeit mit Blick auf seine mögliche Änderung im Rahmen des 4. Eisenbahnpaketes untersucht wird.

terliegt⁶. Dem Grundsatz nach besteht der Preis für die Nutzung der Infrastruktur in den direkt aus dem Betrieb des Zuges auf der Infrastruktur entstandenen Kosten. Folglich kann der IB keine Betriebsrisiken in die Kosten integrieren, so wie es ein reguläres Unternehmen tun würde.

Der Infrastrukturbetreiber hat somit tatsächlich keinen Einfluss auf die Preispolitik der Eisenbahnunternehmen, wodurch er auch keinen Einfluss auf die Summe der Entschädigung nehmen kann. Aus diesem Grund ist es fundamental, dass der Infrastrukturbetreiber von der Preispolitik der Eisenbahnunternehmen vollständig unabhängig ist, da er keine Kontrolle auf den potenziell von ihm zu stammenden Entschädigungsbetrag haben würde.

Zudem brächte die Ausweitung der Haftung des IB für indirekte Schäden ein rechtliches und finanzielles Risiko mit sich. Dieses Risiko wäre in erster Instanz von den IB zu tragen, aber schlussendlich auch von den entsprechenden Mitgliedstaaten (zumindest bei den EU-Mitgliedstaaten), die durch das EU-Recht dazu verpflichtet sind, das finanzielle Gleichgewicht der IB zu sichern⁷.

Empfehlung:

- **Beide Alternativen zum Rückgriffsrecht des Beförderers gegenüber dem Infrastrukturbetreiber sollten verworfen werden.**

Begründung – erste Alternative

Die von Frankreich vorgeschlagene erste Alternative führt zu einer Ausweitung des Haftungsregimes. Der verwendete Wortlaut bereitet uns Sorgen, da er uns zu breit und mehrdeutig erscheint und betreffend die Entschädigung keinen Rückverweis auf die Haftung der CIV oder CIM enthält.

Einerseits gibt es was die Schäden anbelangt keine Verknüpfung zu einer Rechtsgrundlage – d. h. der IB haftet möglicherweise für Schäden, die der Beförderer seinem Kunden auf reiner Vertragsbasis zu zahlen hat. Andererseits enthält der vorgeschlagene Text keinen Verweis auf eine Person, der gegenüber der Beförderer haftet.

Begründung – zweite Alternative

Die zweite von der OTIF vorgeschlagene Alternative öffnet Tür und Tor für Finanz- und Verfahrensrisiken. Zu allererst könnte dieser Vorschlag im Falle indirekter Schäden zu einer Ausweitung des Anwendungsbereiches der ER CUI führen. Ungeachtet der „internationalen“ oder „nationalen“ Natur der Reise des Zuges, bestünde bei Haftung des Infrastrukturbetreibers immer ein Rückgriffsrecht. Dies würde dazu führen, dass das Rückgriffsrecht des Beförderers auf dem gesamten nationalen Netz des Mitgliedstaates greift.

⁶ Wie in der Rahmenbemerkung richtigerweise festgestellt, besteht das EU-Recht aus öffentlich-rechtlichen Bestimmungen.

⁷ Siehe Artikel 8 der Richtlinie 2012/34/EU.

Durch die Änderung des Ortes, an dem das Rückgriffsrecht behandelt wird (neu in den ER CIV/CIM), entsteht ein möglicher Widerspruch des Vorschlags mit Artikel 5bis § 2 ER CUI⁸. Letzterer stellt sicher, dass die Haftungsregime des IB und des Beförderers nicht mit den Pflichten in Konflikt geraten, denen die Parteien des Nutzungsvertrages in EU-Mitgliedstaaten nachkommen müssen. Bei dieser zweiten Alternative ist dies möglicherweise nicht länger garantiert.

Darüber hinaus weisen die EIM auf die Inkongruenz zwischen dem Anwendungsbereich der ER CUI einerseits und demjenigen der ER CIV/CIM andererseits hin. So regeln die ER CUI nämlich die Beziehung zwischen Beförderer und Infrastrukturbetreiber und die ER CIV/CIM ihrerseits die Beziehung zwischen Beförderer und Kunden. Daraus ergibt sich, dass die Anwendungsbereiche der CIV/CIM entsprechend angepasst werden müssten: Aktuell decken sie lediglich den Beförderungsvertrag ab, nicht jedoch den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur, dessen Vertragspartei der Infrastrukturbetreiber ist. Folglich wäre durch diesen auf jeden Vertrag anwendbaren Anhang die gesamte Struktur des geltenden COTIF betroffen.

Wir möchten auch darauf hinweisen, dass einige Mitgliedstaaten Erklärungen über die Nichtanwendung der CUI abgegeben haben. Wenn nun Vorschriften aus den CUI in die CIV und CIM übertragen werden, muss dies eine Wiedererwägung des Vorbehaltsrechts der Mitgliedstaaten zu den betreffenden Anhängen zur Folge haben.

Schließlich beinhaltet dieser Vorschlag auch verfahrenstechnische Risiken, insbesondere in Bezug auf die Möglichkeit einer gleichzeitigen Revision der ER CIV/CIM und der ER CUI. Wir weisen darauf hin, dass eine Revision der Anhänge A und B des COTIF noch nie auf dem Tisch lag. Zudem würde eine Revision der CIV wohl notgedrungen eine komplizierte Koordination mit dem EU-Recht und der Fahrgastrechteverordnung (PRR), in welche die CIV zu großen Teilen als Anhang integriert wurden, erforderlich machen.

Kontaktperson:

Tommaso Spanevello
Politikberater der EU

Die EIM, der Verband der europäischen Eisenbahninfrastrukturbetreiber wurde 2002 zur Förderung der Interessen und Sichtweisen der unabhängigen Infrastrukturbetreiber in Europa

⁸ Artikel 5bis § 2 CUI: „Die Bestimmungen der Artikel 8 und 9 berühren nicht die von den Parteien des Vertrags über die Nutzung der Infrastruktur in einem EU-Mitgliedstaat oder in einem Staat, in dem das Recht der Europäischen Union aufgrund internationaler, mit der Europäischen Union abgeschlossener Verträge gilt, zu erfüllenden Verpflichtungen.“

Tel. +32 2 234 37 73

E-Mail Tommaso.Spanevello@eimrail.org

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 Eisenbahnverkehrs und der Entwicklung eines offenen, nachhaltigen, effizienten und kundenorientierten Eisenbahnnetzes in Europa.

Anlagen:

Anlage I – Tabelle der von den EIM vorgeschlagenen Änderungen

Anlage II – Stellungnahme der juristischen Arbeitsgruppe von RNE

Anlage I – Tabelle der von den EIM vorgeschlagenen Änderungen

10. März 2016

Thema	Vorschlag der OTIF 3. AG, 24. November 2015, Bern	Vorschlag der EIM 4. AG, 31. Mai 2016, Bern
Anwendungsbereich Artikel 1 § 1 CUI	1. Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten für jeden Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur in einem Mitgliedstaat durch einen Zug für einen internationalen Eisenbahnverkehr zwischen Staaten, von denen mindestens einer ein Mitgliedstaat ist.	1. Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten für jeden Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur in einem Mitgliedstaat durch einen Zug für einen internationalen Eisenbahnverkehr zwischen mindestens zwei Mitgliedstaaten . Staaten, von denen mindestens einer ein Mitgliedstaat ist
Begriffsbestimmung für „Beförderer“ Artikel 3 CUI	c) „Beförderer“ die natürliche oder juristische Person, deren Haupttätigkeit es ist, Personen oder Güter im internationalen Verkehr auf der Schiene zu befördern und die 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;	c) „Beförderer“ die natürliche oder juristische Person, deren Haupttätigkeit es ist die Personen oder Güter im internationalen Verkehr gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV oder CIM zu befördern befördert , und die 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;
Begriffsbestimmung für „internationaler Eisenbahnverkehr“ Artikel 3 CUI	aa) „internationaler Eisenbahnverkehr“ einen Verkehr, der die Nutzung einer internationalen Trasse oder mehrerer aufeinanderfolgender nationaler Trassen umfasst, die sich in mindestens zwei Staaten befinden und von den betroffenen Infrastrukturbetreibern koordiniert sind;	„internationaler Eisenbahnverkehr“ einen Verkehr, der die Nutzung einer internationalen Trasse oder mehrerer aufeinanderfolgender nationaler Trassen erfordert , die sich in mindestens zwei Mitgliedstaaten befinden und von den betroffenen Betreibern koordiniert sind, um die Beförderung von Personen oder Gütern im Sinne der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV oder CIM zu ermöglichen ;

Anlage II – 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 29. Januar 2016 - Anlage zum Rundschreiben 91-01/501.2016
10. Februar 2016, Zagreb**

Die juristische Arbeitsgruppe von RNE (RNE LM WG) hat die neuen Vorschläge der OTIF vom 29. Januar 2016 genauestens untersucht.

Zu den einzelnen Vorschlägen hat sie folgende Kommentare:

I. ANGEPASSTE TEXTENTWÜRFE BETREFFEND DEN ANWENDUNGSBE- REICH

Artikel 1 Anwendungsbereich

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

§ 2 Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten ohne Rücksicht auf den Sitz und die Staatszugehörigkeit 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:

Die RNE LM WG erkennt an, dass die neue Formulierung grundsätzlich zu mehr Klarheit führen würde. Wir möchten dennoch darauf hinweisen, dass diese Formulierung in Verbindung mit folgenden neuen Vorschlägen (siehe Punkt II.-IV.) gesehen werden kann, die wir ausdrücklich ablehnen.

Aus diesem Grund würden wir folgende Formulierung bevorzugen, zumal die Idee der AG „ER CUI“ die Klarstellung des Anwendungsbereiches und nicht dessen Ausdehnung oder Beschränkung war.

„Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten für jeden Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur in einem Mitgliedstaat durch einen Zug für einen internationalen Eisenbahnverkehr zwischen zwei Mitgliedstaaten.“ Dieser Vorschlag funktioniert nicht ohne den zweiten Verweis auf einen Mitgliedstaat.

Darüber hinaus muss der Anwendungsbereich der ER CUI mit den CIV- und CIM-Verträgen verknüpft werden – dies war schon immer so und es bestand nie die Absicht, den Anwendungsbereich zu ändern, sondern lediglich für mehr Klarheit zu sorgen. Dies muss entweder direkt in Artikel 1 geschehen oder entsprechend dem Vorschlag aus der Anlage zu Rundschreiben A 91-01/501.2016 mit einer neuen Begriffsbestimmung für „internationaler Eisenbahnverkehr“ (wie von Frankreich vorgeschlagen) in Artikel 3 „Begriffsbestimmungen“ (siehe unten).

II. ANGEPASSTE TEXTENTWÜRFE BETREFFEND DIE BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Artikel 3 **Begriffsbestimmungen**

Für Zwecke dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften bezeichnet der Ausdruck

aa) „internationaler Eisenbahnverkehr“ einen Verkehr, der die Nutzung einer internationalen Trasse oder mehrerer aufeinanderfolgender nationaler Trassen umfasst, die sich in mindestens zwei Staaten befinden und von den betroffenen Infrastrukturbetreibern koordiniert sind;

c) „Beförderer“ denjenigen, der die natürliche oder juristische Person, deren Haupttätigkeit es ist, Personen oder Güter im internationalen Verkehr nach den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV oder Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM auf der Schiene befördert zu befördern und der die 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:

Begriffsbestimmung aa) – „internationaler Eisenbahnverkehr“:

Die RNE LM WG schlägt vor, „dessen Hauptzweck in der Beförderung von Personen oder Gütern im Sinne der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV oder CIM zu besteht“ hinzuzufügen. Wir gehen wie gesagt davon aus, dass die Absicht der OTIF in der Klarstellung des Anwendungsbereiches und nicht in dessen Änderungen (durch Ausweitung oder Beschränkung) besteht.

Die RNE LM WG schlägt vor, in der englischen Fassung „implies“ durch „requires“ zu ersetzen. „Staaten“ sollte durch „Mitgliedstaaten“ ersetzt werden.

Wir würden somit die folgende Formulierung gutheißen:

„internationaler Eisenbahnverkehr“ einen Verkehr, der die Nutzung einer internationalen Trasse oder mehrerer aufeinanderfolgender nationaler Trassen erfordert, die sich in mindestens zwei Mitgliedstaaten befinden und von den betroffenen Infrastrukturbetreibern koordiniert sind, und dessen Hauptzweck in der Beförderung von Personen oder Gütern im Sinne der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV oder CIM besteht;

Begriffsbestimmung c) „Beförderer“:

Die RNE LM WG lehnt die Streichung des Verweises auf die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV oder CIM ab. Die Haftung des Betreibers gemäß CUI muss mit derjenigen, die sich für den Beförderer aus seinen Pflichten aus den CIV und CIM ergibt, verknüpft werden. Mit der Klarstellung des Anwendungsbereiches und der Streichung der obigen Vorschriften würden wir in der Tat ein vom COTIF unabhängiges separates Regime schaffen, was nicht beabsichtigt war. Der Begriff „internationaler Eisenbahnverkehr“ bezieht sich auf Buchst. aa), wo der internationale Eisenbahnverkehr bestimmt wird. Aus diesem Grund muss „Eisenbahn“ hinzugefügt werden.

Der Ausdruck, „deren Haupttätigkeit es ist“ ist nicht sehr klar. Wir schlagen stattdessen „die befördert“ vor.

Wir würden daher die folgende Formulierung bevorzugen:

„Beförderer“ ~~denjenigen, der~~ **die natürliche oder juristische Person, die Personen oder Güter im internationalen Eisenbahnverkehr gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV oder CIM befördert**, und die 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;

Allgemeiner Gebrauch des Begriffs „Betreiber“:

Obwohl der Begriff Infrastrukturbetreiber in der europäischen Eisenbahnwelt seit mindestens 15 Jahren verwendet wird, kommt er im COTIF nicht vor; hier wird der Begriff „Betreiber“ verwendet. Im Sinne der Kohärenz im COTIF würden wir daher auch für die CUI den Begriff „Betreiber“ verwenden. Zur Klarstellung regen wir an, eine Erklärung hierzu in die Erläuternden Bemerkungen aufzunehmen (siehe unten).

III. ANGEPASSTE TEXTENTWÜRFE BETREFFEND DEN RÜCKGRIFF DES BEFÖRDERERS

In Bezug auf das Rückgriffsrecht des Beförderers gegenüber dem Infrastrukturbetreiber werden die beiden auf der 3. Tagung der CUI-Arbeitsgruppe präsentierten Alternativen zur weiteren Erwägung vorgelegt.

1. Beibehaltung der bestehenden Vorschriften – im Kontext des neudefinierten Anwendungsbereiches – in Artikel 8 § 1 Buchst. c) CUI.

2. Verschiebung des Rückgriffs des Beförderers (neu) in die ER CIV/CIM.

[Text in Anlage I/Anlage II dieser Stellungnahme]

Die RNE LM WG kommentiert dies wie folgt:

Wir würden eine Beibehaltung der unveränderten aktuellen Regelung bevorzugen.

Das Mandat der Arbeitsgruppe „ER CUI“ in Bezug auf die Änderung der CUI bestand in der Klarstellung und nicht in der Änderung oder Ausdehnung des Anwendungsbereiches oder des Haftungsregimes.

Wir unterstützen den Vorschlag auf Regelung des Rückgriffs des Beförderers in den ER CIV/CIM nicht, da dadurch das Haftungsregime von den CUI getrennt würde (d. h. es wäre beispielsweise nicht mehr klar, ob der IB von seiner indirekten Haftung gemäß Artikel 62a CIV unter den Bedingungen des Artikels 8 § 2 CUI befreit werden kann oder nicht).

Wir weisen zudem darauf hin, dass Artikel 5a auf Artikel 8 § 1 Anwendung findet, somit müssten diese Bestimmungen dupliziert werden.
Und auch Artikel 8 § 2 müsste verschoben werden.

Darüber hinaus gibt es einige Mitgliedstaaten, die Vorbehalte zu den CUI abgegeben haben, diese müssten überprüft werden, wenn Bestimmungen aus den CUI in Anhänge verschoben werden, für die keine Vorbehalte existieren.

Wir halten die separate Behandlung der Vermögensschäden, wie im Vorschlag zur zweiten Alternative erklärt, für keine gute Lösung. Die von den Eisenbahnunternehmen zu zahlenden Trassenpreise werden im EU-Recht gedeckelt (siehe Richtlinie 2012/34/EU), so dass das Betriebsrisiko (und insbesondere die Vermögensschäden) davon nicht abgedeckt sind. Der IB hat keinen Einfluss auf die Preispolitik der EVU, wodurch er auch keinen Einfluss auf die Summe der Entschädigung nehmen kann. Der IB kann keine Betriebsrisiken in die Kosten integrieren, so wie es ein reguläres Unternehmen tun würde.

IV. IN VERBINDUNG MIT DEN ANGEPASSTEN TEXTENTWÜRFEN VORGESCHLAGENE ANPASSUNGEN DER ERLÄUTERNDEN BEMERKUNGEN

[Text in Anlage II dieser Stellungnahme]

Die RNE LM WG kommentiert dies wie folgt:

Neben unserem Kommentar in Punkt III. zu Vermögensschäden möchten wir anregen, eine Erläuterung des Begriffes „Betreiber“ hinzuzufügen. Mit dem in diesem Text verwendeten Begriff „Betreiber“ ist der „Infrastrukturbetreiber“ im Sinne der europäischen Richtlinien und Verordnungen gemeint.