

Editorial

Technische Probleme sind keine höhere Gewalt



Ende letzten Jahres fällte der Europäische Gerichtshof (EuGH) ein wegweisendes Urteil, das auch die Eisenbahnen interessieren dürfte (siehe CIT-Info S. 3).

In diesem Urteil hält der EuGH fest, dass ein Luftfahrtunternehmen, das wegen technischer Probleme einen Flug annullieren muss, sich zu seiner Entlastung nicht einfach auf aussergewöhnliche oder unvermeidliche Umstände berufen kann. Dieser Haftbefreiungsgrund liegt nur vor, wenn es sich um Ereignisse handelt, die ein Unternehmen trotz Einsatz aller zumutbaren Mittel nicht beherrschen kann.

Aus Sicht des CIT erscheint diese Klarstellung eigentlich selbstverständlich. Technische Sicherheit und Zuverlässigkeit ist kein Zufallsprodukt, sondern Ergebnis planmässigen und sorgfältigen Unterhalts. Von daher ginge es auch nicht an, Konsumentenschutz über höhere Gewalt zu unterwandern.

Die Rechtsprechung für den Flugverkehr wird zweifellos auch auf die Schienenbeförderung ausstrahlen. Bekanntlich tritt am 3. Dezember 2009 die neue Fahrgastrechte-Verordnung der EG in Kraft. Dieser Erlass auferlegt den Bahnen eine Reihe neuer Verpflichtungen, wobei er ebenfalls im Falle höherer Gewalt Haftbefreiung gewährt. Im Lichte der dargelegten Rechtsprechung werden sich die Bahnen darauf einstellen müssen, dass auch sie sich nur in engen Grenzen hierauf berufen können.

Rechtsetzung und Rechtsprechung der EU halten den Konsumentenschutz (auch) im Verkehrsbereich hoch. Umso wichtiger erscheint die hieb- und stichfeste Umsetzung der Fahrgastrechte-Verordnung bei den Eisenbahnen. Die entsprechenden Arbeiten des CIT liegen im Plan: die Beratungen zu den neuen *Allgemeinen Beförderungsbedingungen (ABB-CIV/PRR)*, welche das COTIF- und das EG-Recht in einer einheitlichen Vertragsgrundlage zusammenführen und konkretisieren, sind weitgehend abgeschlossen. Nun richtet sich das Augenmerk auf die bahninternen Instrumente AIV und Handbücher.

Das Rechtsbewusstsein der Reisenden ist im Steigen begriffen und spezialisierte Anwaltskanzleien warten nur darauf, deren Ansprüche notfalls auch auf dem Rechtsweg durchzusetzen. Den Eisenbahnen muss alles daran gelegen sein, Zustände wie im Luftverkehr – wo sich die Gerichtsurteile unterdessen häufen – zu vermeiden.

Ihr
Th. Leimgruber
Generalsekretär CIT

Inhaltsverzeichnis

Verkehrspolitische Prioritäten der EU für das Jahr 2009	2
Die EU wünscht mehr Konsumentenschutz	2
Neue Passagierrechte im Bus- und Schiffsverkehr	2
Rechte der Fluggäste – Annullierung von Flügen infolge technischer Probleme	3
CIT/OSShD-Workshop „Reklamationsbehandlung CIM/SMGS“	4
Ergebnisse der 11. Sitzung der Steuergruppe CIM/SMGS	4
OTIF Seminar in Baku	5
e-RailFreight – Kurzinfo	6
Neue Vorschläge der EU-Kommission zum Ausbau der internationalen Eisenbahnkorridore	6
Konferenz der Kundendienste Güterverkehr 2009	6
High level meeting zu den Eur GTC	7

CIT-Kalender

Datum	Tagung	Ort
19. Febr.	Vorstand 1/2009	Bern
11./12. März	Ad hoc-Gruppe der Rechtsgruppe CIM/SMGS	Bern
17./18. März	Arbeitsgruppe CIV	Bern
31. März	Ausschuss CIM	Bern
1. April	Redaktionsgruppe ABB-CIV/PRR	Bern
28./29. April	Expertengruppe CIM/SMGS	Warschau
29./30. April	Rechtsgruppe CIM/SMGS	Warschau
30. April	Ausschuss CIV	Bern
19/20 Mai	Arbeitsgruppe CIV	Bern
28. Mai	Konferenz der Kundendienste Güterverkehr	Bern
10. Juni	Vorstand 2/2009	Varna (BG)
17./18. Juni	Arbeitsgruppe CIM	Bern
30. Juni	Workshop „Neue Fahrgastrechte“	Paris

Verkehrsrecht und Verkehrspolitik

Verkehrspolitische Prioritäten der EU für das Jahr 2009

Laut Verkehrskommissar Tajani will die EU-Kommission schon im ersten Halbjahr darlegen, wie der Europäische Seeverkehrsraum ohne Hindernisse realisiert werden kann. Angestrebt wird die Schaffung eines echten Binnenmarktes für den Seeverkehr, was die Beseitigung der komplexen und zeitaufwendigen Verfahren bei der Abfertigung von Seetransporten innerhalb der Gemeinschaft erfordert. Die Initiative „from road to sea“ soll der Schifffahrt zusätzliche Impulse geben.

Zudem will die Kommission eine umfassende Seeverkehrsstrategie für die Zeit bis 2018 ausarbeiten. Sie soll eine Vielzahl von Faktoren berücksichtigen: die Auswirkungen der Globalisierung, Tendenzen des Welthandels, den Klimawandel, Sicherheitsanforderungen, Wettbewerbsfaktoren etc.

Der geplante Europäische Seeverkehrsraum und die langfristige Seeverkehrsstrategie sind Teil des jüngsten Aktionsplanes der Kommission für eine integrierte EU- Meerespolitik.

Was den Bahnsektor anbelangt, will die EU-Behörde bis Ende Juni 2009 entscheiden, inwieweit das erste Eisenbahnpaket zur Liberalisierung des Schienengüterverkehrs nachgebessert werden muss. Zur Vereinfachung der Rechtsvorschriften sollen die drei bisher erlassenen Richtlinien zusammengefasst und neu strukturiert werden. Gleichzeitig werde damit auch eine bessere Lesbarkeit und eine einheitlichere Umsetzung in den Mitgliedstaaten erreicht.

Thomas.Leimgruber(at)cit-rail.org
Original: DE

Die EU wünscht mehr Konsumentenschutz

Die Europäische Kommission hat mit einem *Grünbuch über kollektive Durchsetzungsverfahren* (COM/2008/794) eine Debatte zur Stärkung der Konsumentenrechte eröffnet. Das Grünbuch stellt vier Optionen zur Diskussion:

- Verbindliche oder unverbindliche Massnahmen, die sicherstellen, dass in allen EU-Mitgliedstaaten ein Gerichtsverfahren für die kollektive Durchsetzung besteht. Damit würde gewährleistet, dass im Falle einer massenhaften Schädigung von Konsumenten die Ansprüche jedes Einzelnen über Verbands-, Gruppen- oder Musterklagen befriedigt werden. Zu klären wären in diesem Zusammenhang unter anderem die Aktivlegitimation von Konsumentenschutzorganisationen oder Ombudsstellen, die Finanzierung solcher Prozesse sowie Opting-in und Opting-out-Möglichkeiten.
- Eine zweite Option bestünde darin, die bestehenden nationalen Verfahren für die – bis heute nicht immer mögliche – Teilnahme von geschädigten Konsumenten aus anderen

Mitgliedstaaten zu öffnen. Zugleich würde dabei auch den 14 Staaten ohne Kollektivsystem die Errichtung solcher Prozeduren empfohlen.

- Eine dritte Option besteht aus einem Mix verschiedener Massnahmen zur Stärkung des Konsumenten-Rechtsschutzes, unter anderem durch Verbesserung der alternativen aussergerichtlichen Streitbeilegungsverfahren und die Ausweitung der nationalen vereinfachten Verfahren für Forderungen mit geringen Summen.
- Die Kommission schliesst – als vierte Möglichkeit – auch nicht aus, vorerst keine EU-Massnahmen zu ergreifen, sondern mehr Erfahrungen mit den bestehenden oder bereits eingeleiteten nationalen und europäischen Instrumenten zu sammeln.

Die Kommission will zunächst das Ergebnis der bis zum 1. März 2009 laufenden öffentlichen Konsultation abwarten und dann über das weitere Vorgehen entscheiden.

Thomas.Leimgruber(at)cit-rail.org
Original: DE

Personenverkehr

Neue Passagierrechte im Bus- und Schiffsverkehr

Am 4. Dezember 2008 veröffentlichte die Europäische Kommission zwei neue Vorschläge für Verordnungen über die Passagierrechte:

1. Vorschlag betrifft die Passagierrechte im See- und Binnenschiffsverkehr (KOM/2008/816),
2. Vorschlag für die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr (KOM/2008/817).

Diese beiden Vorschläge waren seit langer Zeit angekündigt. Im Weissbuch von 2001 über die Beförderungspolitik hatte die Kommission bereits vorgesehen, Fahrgastrechte für alle Verkehrsträger zu schaffen, um die Nutzer in den Mittelpunkt der Verkehrspolitik zu stellen. Dies ist inzwischen geschehen: Der Luftverkehr wurde 2005 geregelt, der Eisenbahnsektor

wird es ab Ende 2009 sein, und die beiden übrigen Bereiche, Strasse und See, werden es in den kommenden zwei bis drei Jahre ebenfalls sein.

Die neuen Vorschläge für Verordnungen zielen beide darauf ab, die Rechte von Personen mit eingeschränkter Mobilität und im Allgemeinen jene der Fahrgäste bei Verspätungen oder bei Reiseunterbrechung zu stärken. Zudem wird eine Haftungsregelung bei Tötung oder Verletzung eines Reisenden im Strassenverkehr geschaffen, die sich am Modell der entsprechenden Regelung für die Beförderung im Luftverkehr orientiert (Übereinkommen von Montreal und EG-Verordnung Nr. 889/2002). Für die Seebeförderung hatte die Kommission bereits 2005 vorgeschlagen, die Haftungsregelung bei Unfällen (KOM/2005/592) zu verein-

heitlichen. Das Gesetzgebungsverfahren hinsichtlich dieses Vorschlags ist bereits weit vorangeschritten: Noch für Beginn dieses Jahres ist eine zweite Lesung im Rat vorgesehen.

Bezüglich der Haftung für Verspätungen weisen die beiden Vorschläge relativ deutliche Unterschiede auf:

1. Reisende, die per Schiff reisen, erhalten quasi die gleichen Rechte wie die Fahrgäste im Eisenbahnverkehr:
 - bei einer Verspätung von mehr als einer Stunde: sofortige einheitliche Hilfeleistungen (Mahlzeiten, Erfrischungen, Unterbringung, anderweitige Beförderung)
 - bei einer Verspätung von mehr als zwei Stunden, die bereits bei der Abfahrt vorhersehbar ist: Erstattung des Fahrpreises oder alternative Beförderung durch denselben Beförderer oder Informationen über andere Verkehrsdienste
 - bei einer verspäteten Ankunft von über einer Stunde infolge einer Annullierung oder verspäteten Abfahrt: Entschädigung für Verspätung (25% des Fahrpreises nach einer Stunde, 50% nach zwei Stunden) oder Entschädigung bei Nichterfüllung des Beförderungsvertrags durch den

Beförderer (100% des Fahrpreises, falls der Beförderer keine alternativen Verkehrsdienste organisiert oder Informationen über andere Verkehrsdienste erteilt hat)

2. bei Busreisen mit einer planmässigen Dauer von über drei Stunden, bei denen sich die Abfahrt um mehr als zwei Stunden verzögert, haben die Fahrgäste Anrecht darauf, dass ihnen das Omnibusunternehmen eigene alternative Verkehrsdienste anbietet oder sie über die Verkehrsdienste anderer Beförderer informiert; gegebenenfalls wird der Beförderungsausweis erstattet.

Ziel der Kommission war es, unter allen Verkehrsträgern ausgewogene Bedingungen zu schaffen. Was die Regelungen für die Entschädigung für Verspätungen und Annullierungen betrifft, ist der Unterschied in der Behandlung der Fahrgäste frappant, je nachdem ob er mit dem Bus, dem Schiff, dem Zug oder dem Flugzeug reist. Diese Unterschiede könnten erhebliche Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der verschiedenen Verkehrsträger haben und sich für einige Sektoren als ziemlich ungerecht erweisen.

Isabelle.Oberson(at)cit-rail.org
Original: FR

Rechte der Fluggäste – Annullierung von Flügen infolge technischer Probleme

In der letzten Ausgabe des CIT-Info erwähnten wir die anstehenden Rechtssachen beim Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften bezüglich der Annullierung von Flügen. Eines der Verfahren, in dem es um Ansprüche einer österreichischen Reisenden gegenüber Alitalia ging (C-549/07), wurde am 22. Dezember 2008 abgeschlossen.

In seinem Urteil kommt der Gerichtshof zum Schluss, dass ein technisches Problem als solches keinen „aussergewöhnlichen Umstand“ darstellt, der das Flugunternehmen von seiner Haftung für die Annullierung des Fluges befreien würde. Der Gerichtshof nennt mehrere Bedingungen, damit ein technisches Problem tatsächlich im Sinne der *Verordnung EG 261/2004 über Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder grosser Verspätung von Flügen* als „aussergewöhnlich“ und „unvermeidlich“ gilt.

Der Gerichtshof legt die *Verordnung EG 261/2004* streng aus. Dies begründet er mit dem in der Präambel der Verordnung ausdrücklich genannten Ziel, ein hohes Schutzniveau für die Verbraucher sicherzustellen. Alle Bestimmungen, die diesem Ziel zuwiderlaufen, sind demnach streng auszulegen. Es sei darauf hingewiesen, dass die *Verordnung EG 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr* vermutlich in gleicher Weise ausgelegt werden wird, da auch diese Verordnung darauf abzielt, die Rechte der Verbraucher zu stärken.

Gemäss dem Urteil des Gerichtshofes handelt es sich bei „aussergewöhnlichen und unvermeidlichen Umständen“ um Ereignisse, die:

- 1) nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des Beförderers und von ihm wegen ihrer Art oder ihrem Ursprung tatsächlich nicht zu beherrschen sind (beispielsweise Sabotageakte, versteckte Fabrikationsfehler usw.)
- 2) sich zum massgebenden Zeitpunkt selbst unter Einsatz aller zumutbaren und dem Beförderer zur Verfügung stehenden materiellen und finanziellen Mittel nicht vermeiden liessen.

Es obliegt dem Beförderer, den Nachweis zu führen, dass eine Vermeidung der Umstände tatsächlich nicht möglich war, d.h., dass er alle personellen, materiellen und finanziellen Mittel, die ihm angesichts seiner Kapazitäten ohne Erbringung nicht tragbarer Opfer zur Verfügung standen, eingesetzt hat, um die Annullierung des Fluges zu vermeiden.

Dieses Urteil klärt eine der Grauzonen der *Verordnung EG 261/2004*. Dadurch wird es für ein Luftfahrtunternehmen nun schwieriger, sich aufgrund eines technischen Problems von der Haftung betreffend die Annullierung eines Fluges zu befreien. Dies kommt einer Angleichung an die Gegebenheiten im Schienenverkehr gleich: Ein Eisenbahnbeförderer kann niemals technische Probleme geltend machen, um sich von der Haftung für einen Ausfall oder eine Verspätung zu befreien. Nach Artikel 32 § 2 CIV wird der Beförderer nur dann von der Haftung befreit, wenn „ausserhalb des Eisenbahnbetriebs liegende Gründe“ vorliegen.

Isabelle.Oberson(at)cit-rail.org
Original: FR



Notwendiger Unterhalt ist keine höher Gewalt!

Güterverkehr

CIT/OSShD-Workshop „Reklamationsbehandlung CIM/SMGS“

Am 25. November 2008 fand in Bern am Sitz des CIT der gemeinsame CIT/OSShD-Workshop „Reklamationsbehandlung CIM/SMGS“ statt. Über 60 TeilnehmerInnen von Reklamationsdiensten, Rechtsdiensten und Verkaufsabteilungen der CIT- und OSShD-Bahnen nahmen daran teil.

Der Workshop bildete Bestandteil der Kommunikations- und Ausbildungsmassnahmen im Rahmen der seit dem 1. Januar 2006 laufenden Projektphase 2 des gemeinsamen CIT/OSShD-Projekts „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“. Schwerpunkt dieser Phase ist die Ausarbeitung harmonisierter Haftungsbestimmungen CIM-SMGS auf vertraglicher Basis, und zwar sowohl für die externe Rechtsbeziehung Kunde-Beförderer wie für die interne Beziehung Beförderer-Beförderer.

In einem ersten Teil des Workshops stellten ausgewiesene ExpertInnen sowie Mitglieder der Rechtsgruppe CIM/SMGS die einzelnen Rechtsinstrumente für den Verkehr CIM/SMGS vor:

- Leitfaden zur Haftung CIM-SMGS
- Tatbestandsaufnahme CIM/SMGS
- Vermutung bei der Neuauflage
- Verteilung der Entschädigungen zwischen den Beförderern
- Reklamationsbehandlung CIM/SMGS

In der Folge wurden diese Rechtsinstrumente im Rahmen von zwei Diskussionsrunden mit VertreterInnen der Reklamationsdienste und der Kundschaft kritisch beleuchtet mit dem Ziel, die ersten Erfahrungen in die Weiterentwicklung des Projekts einfließen zu lassen.

Einhellig war man der Überzeugung, dass die Schaffung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS und der dazugehörigen Rechtsinstrumente einen richtigen Schritt in die richtige Richtung darstellt. Insbesondere die Kundschaft plädiert jedoch weiterhin für eine möglichst rasche Schaffung eines einheitlichen Trans-



Interessierte Teilnehmer aus Ost und West.

portrechts für den Schienengüterverkehr zwischen Europa und Asien. Die Eisenbahn sei der einzige Verkehrsträger, der kein solches Einheitsrecht besitzt.

Abschliessend stellte der Generalsekretär des CIT, Thomas Leimgruber, erste Überlegungen zu diesem Thema an. Davon ausgehend, dass die Ausarbeitung eines einheitlichen Transportrechts auf zwischenstaatlicher Ebene relativ viel Zeit in Anspruch nimmt, schlägt er die Schaffung Allgemeiner Beförderungsbedingungen (Arbeitstitel: „AGB Eurasia“) auf der Basis von Internationalem Privatrecht (IPR) vor.

Das grosse Interesse an diesem Workshop beweist, dass die Projektträger CIT und OSShD auf dem richtigen Weg sind. Ebenso beflügelt es die im Projekt involvierten Mitarbeiter, weiterhin gute und effiziente Arbeit zu leisten.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org
Original: DE

Ergebnisse der 11. Sitzung der Steuergruppe CIM/SMGS

An ihrer letzten Sitzung vom 8. Dezember 2008 in Warschau fasste die Steuergruppe zum Projekt „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“ wichtige Beschlüsse.

Sie verabschiedete auf Projektebene die Einheitlichen Regeln für die Reklamationsbehandlung, die künftig Bestandteil des Handbuchs Frachtbrief CIM/SMGS bilden werden. Die Regeln finden überdies Eingang in das AIM sowie in die Dienstvorschriften zum SMGS. Die zuständigen Organe der Projektträger – der Ausschuss CIM und die II. Kommission der OSShD – werden im März bzw. im Oktober 2009 die entsprechenden Ergänzungen des Handbuchs Frachtbrief CIM/SMGS bzw. Anlage 22 SMGS genehmigen, so dass sie per 1. Januar 2010 in Kraft treten können.

Ferner genehmigte die Steuergruppe CIM/SMGS die funktionellen und rechtlichen Spezifikationen für den elektronischen Frachtbrief CIM/SMGS. Sie werden anfangs 2009 gemeinsam vom CIT und der OSShD als Empfehlung herausgegeben.

Schliesslich wurden folgende Aktivitäten und Massnahmen für die Ausweitung des Geltungsbereichs des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS beschlossen:

Kurzfristig (2009)

- Beteiligung von Kasachstan, der Mongolei und China an den Projektarbeiten;
- Lobbying für die Anerkennung des Frachtbriefs CIM/SMGS als Zolltransitdokument in diesen Staaten;
- Eintragung von Verkehrsverbindungen in Anlage 1 des Handbuchs Frachtbrief CIM/SMGS;
- Unterstützung bei der Planung, Organisation und Abwicklung von Testtransporten;
- Ausbildung für einzelne Bahnen und Zollbehörden (z.B. KZH/ Zollbehörden Kasachstans oder in China) oder Regionalseminare (für die Zentralasiatischen Republiken und Aserbaidschan).



Die Steuergruppe CIM/SMGS zu Gast bei der OSShD.

Mittelfristig (2010-13)

- Bearbeitung der Schnittstelle CIM/SMGS zwischen der Türkei und Georgien und zwischen dem Iran und Turkmenistan;
- Zu diesem Zweck aktive Teilnahme an geeigneten Veranstaltungen.

Für die praktische Realisierung dieser Vorhaben ist die Einführung der chinesischen Sprache für den Frachtbrief CIM/SMGS erforderlich. Diese wichtige Frage wird nach Vorberatungen im Komitee der OSShD an der nächsten Sitzung der Steuergruppe CIM/SMGS im Juli 2009 weiterbehandelt.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org
Original: DE

OTIF Seminar in Baku

Unter dem Titel „Rail Conventions, OTIF membership and COTIF regimes“ fand am 16./17. Dezember 2008 auf Einladung des Transportministeriums Aserbaidschans und der Aserbaidschanischen Eisenbahnen (AZ) ein Kaderseminar in Baku statt. Über 60 TeilnehmerInnen, vorwiegend vom Transportministerium, der Eisenbahnverwaltung, aber auch vom Ministerkabinett, vom Außenministerium, vom Wirtschafts- und Finanzministerium sowie von der staatlichen Zollbehörde und der Grenzkontrolle nahmen daran teil. Ferner waren auch Vertreter der Georgischen Bahnen (GR) anwesend. Das Seminar wurde vom Generalsekretär der OTIF, Stefan Schimming, und vom Stellvertretenden Transportminister der Republik Aserbaidschan, Musa Panahov, geleitet.

Reges Interesse in der anschließenden Diskussion fanden der Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS und seine pragmatische Einführung in den verschiedenen Eisenbahnkorridoren. Zwei konkrete Verwendungsmöglichkeiten wurden dabei ebenfalls anvisiert: einerseits für die Beförderungen auf dem sich im Bau befindenden Korridor Baku-Tbilisi-Kars (s. CIT-Info 2/07, S. 5) sowie für die Fährverbindungen zwischen den türkischen und rumänischen Schwarzmeerhäfen Samsun bzw. Constanza und den georgischen Häfen Poti und Batumi andererseits.

Das Seminar und die Diskussionen waren sehr fruchtbar und lehrreich und könnten eine Ausgangsbasis für den Beitritt Aserbaidschans und Georgiens zur OTIF bzw. für die Mitgliedschaft der Eisenbahnen dieser Länder im CIT werden.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org
Original: DE

Das CIT beteiligte sich mit mehreren Vorträgen, mit Schwergewicht zu den einschlägigen CIT-Produkten für den grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr.



Die einschlägigen Fährverbindungen im Schwarzen Meer

Die funktionellen und rechtlichen Spezifikationen wurden zum Jahresende 2008 aktualisiert. Seitdem stehen auch die technischen Spezifikationen zur Verfügung.

Einige Probleme müssen noch genauer untersucht werden, insbesondere jene, die sich aus nationalen Anforderungen hinsichtlich der Verfügbarkeit von Daten für Gefahrguttransporte und der elektronischen Signatur ergeben.

Die nächste Tagung der Projektleiter der an e-RailFreight beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen findet am 24. Februar 2009 statt.

Wir werden nach der Tagung auf diese Fragen zurück kommen.

Henri.Trolliet(at)cit-rail.org
Original: FR

Neue Vorschläge der EU-Kommission zum Ausbau der internationalen Eisenbahnkorridore

Die Europäische Kommission hat – anknüpfend an ihren Aktionsplan für die Güterverkehrslogistik aus dem Jahr 2007 – einen neuen Verordnungsvorschlag zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr veröffentlicht.¹ Schwerpunkt mässig strebt sie die Schaffung eines echten europäischen Verkehrsbinnenmarktes an. Gemäss Verordnungsvorschlag sind im Luft- und im Strassenverkehr in dieser Hinsicht bereits viele Fortschritte erzielt worden, während im Schienenverkehr noch erhebliche Anstrengungen zu unternehmen sind. Im Moment laufen bahnhinterne Diskussionen und Abstimmungsarbeiten im Rahmen von CER.

Eine weitere Massnahme zur Entwicklung der Güterkorridore als Hauptelement eines künftigen Verkehrsbinnenmarktes bildet der Vorschlag zu einem Grünbuch der Kommission über die

TEN-T Korridore.² Diese politische Leitlinie der Kommission und die entsprechenden Stellungnahmen des Europäischen Parlaments sind bei der CER ebenfalls in Diskussion.

Das CIT verfolgt diese Entwicklungen und unterstützt CER bei Bedarf in allen transportrechtlichen Belangen.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org
Original: DE

- 1 Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr, vom 11. Dezember 2008, KOM(2008) 852 endg.
- 2 Green Paper, TEN-T: A policy review, toward a better integrated Trans-European Transport Network at the Service of the Common Transport Policy.

Konferenz der Kundendienste Güterverkehr 2009



Die nächste Konferenz der Kundendienste Güterverkehr findet am 28. Mai 2009 am Sitz des CIT statt. Diese Veranstaltung richtet sich an die Mitarbeitenden des Kundendienstes, der Verkaufsstellen sowie der Rechtsdienste der CIT-Mitgliedsunternehmen.

Schwerpunkt der Konferenz 2009 wird die Rationalisierung des Kundendienstes sein. Um den Service für die Kundschaft ständig zu verbessern und zugleich die Kosten zu senken, soll bei dieser Konferenz überlegt werden, welche Verbesserungen vorgenommen werden können und welche Beiträge das CIT dazu leisten kann.

Wie immer soll die Konferenz auch ein Forum bieten, in der Praxis auftretende Probleme von allgemeinem Interesse zu analysieren. Ebenso soll sie einen fruchtbaren Austausch zwischen den Teilnehmern gewährleisten, mit dem Ziel, die Zusammenarbeit zwischen ihren Dienststellen zu verbessern oder konkrete Probleme zu lösen.

Die Einladung zu dieser Konferenz wird Ende Februar 2009 versendet. Wir möchten Sie aber bitten, den 28. Mai 2009 bereits jetzt in Ihre Terminplaner einzutragen.

Henri.Trolliet(at)cit-rail.org
Original: FR

Infrastrukturnutzung

High level meeting zu den Eur GTC

In den *European General Terms and Conditions of use of rail infrastructure (Eur GTC)* sind zwei Punkte offen geblieben:

- Finanzielle Konsequenzen bei Annullierung oder Beschränkung zugewiesener Fahrplantrassen
- Haftung für Verspätungen und Betriebsstörungen

Am 16. Dezember 2008 fand auf Ebene Arbeitsgruppe eine Sitzung CIT/RNE statt, bei der die Standpunkte angenähert werden konnten. Die Ergebnisse flossen in ein Positionspapier ein, das Grundlage für ein High level meeting am 16. Januar 2009 bildete. An diesem Gespräch am Sitz der CER in Brüssel beteiligten sich von Seiten CIT der Präsident und der Generalsekretär, von Seiten RNE die Herren Vansteenkiste (Präsident), Kroll (Generalsekretär) und Ducoing (Leiter der Rechtsgruppe RNE), von Seite EIM die Herren Robson (Präsident) und Wolff (Rechtskonsulent) und von Seiten UIC Frau Hénuset (Präsidentin der Rechtsgruppe UIC). Das Gespräch wurde moderiert vom Exekutivdirektor der CER, Herr Ludewig, assistiert von Frau Brinckman-Salzedo (Rechtskonsulentin).

Das Gespräch verlief konstruktiv, wobei es hauptsächlich darum ging, Missverständnisse auszuräumen und Positionen zu klären. Folgendes wurde festgestellt bzw. verdeutlicht:

- Die Eur GTC sind Allgemeine Geschäftsbedingungen, von denen im Einzelfall vertraglich abgewichen werden kann.
- Im Falle der Streichung von Trassen ist auch die Zuweisung zumutbarer Alternativen (suitable alternatives) möglich, vorausgesetzt, es ergibt sich kein signifikanter Leistungsunterschied und der Trassepreis ist nicht höher als der ursprünglich vereinbarte Preis.
- Das CIT wünscht Regress (nur) für Entschädigungen, welche das EVU aufgrund gesetzlicher Verpflichtungen (z.B. CIV, CIM, EG-VO 1371/2007 etc.) oder generell anerkannter Regelungen zu leisten hat. Es gesteht das gleiche Recht – obwohl in der CUI nicht geregelt – auch den IM zu. Auf die Geltendmachung eigener Vermögensschäden in Folge von Verspätungen und Betriebsstörungen soll gegenseitig verzichtet werden.

RNE wünscht weitere Bedenkzeit, um sich intern abzusprechen. Beide Seiten sind sich jedoch einig, dass eine Einigung gefunden werden muss und kann. Ein weiteres High level meeting wurde auf den 20. März 2009 vereinbart.

Thomas.Leimgruber(at)cit-rail.org
Original: DE

Veranstaltungen mit Beteiligung des CIT

Datum	Tagungen	Ort	Verantwortlich
18./19. Februar	Arbeitsgruppe Customs Challenges der CER	Turin	Nathalie Greinus
24. Februar	Tagung der Projektleiter und der Steuergruppe e-RailFreight	Paris	Henri Trolliet
24. Februar	Joint Conference "Impact of Globalisation on Transport, Logistics and Trade: The UNECE Work"	Genf	Erik Evtimov
25./26. Februar	Arbeitsgruppe „Maintenance Passenger“ der UIC	Paris	Max Krieg
4.-6. März	Konferenz JERID: "Railway Cargo Transports between Asia and Europe"	Prag	Erik Evtimov
9./10. März	Stakeholders' Conference on the Future of the Transport	Brüssel	Rainer Freise
11. März	Studiengruppe Preis und kommerzielle Fragen sowie Studiengruppe Distribution und Systeme der UIC	Paris	Max Krieg
11./12. März	Expertengruppe RID der UIC	Interlaken	Max Krieg
16./17. März	OSCE/UNECE Workshop "Customs Issues"	Astana (KZ)	Erik Evtimov
19./20. März	UNECE Working Party on Intermodal Transport and Logistics (WP.24)	Genf	Erik Evtimov
20. März	High level meeting "Eur GTC for use of infrastructure" der CER	Brüssel	Thomas Leimgruber
23.-27. März	Gemeinsame Tagung RID/ADR	Genf	Max Krieg
24./25. März	Arbeitsgruppe „Betrug mit Fahrscheinen“ der COLPOFER	Wien	Max Krieg
21. April	Supportgruppe TAP-TSI der CER	Paris	Max Krieg
27.-29. April	UNECE/ECO Workshop "Transcontinental Corridors"	Teheran	Thomas Leimgruber
30. April	Steuerkomitee Güterverkehr der UIC	Paris	Henri Trolliet

Redaktion:
Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT)
Generalsekretariat
Weltpoststrasse 20
CH-3015 Bern

Telefon	+41 31 350 01 90
Fax	+41 31 350 01 99
E-Mail	info(at)cit-rail.org
Internet	www.cit-rail.org