



Generalversammlung 2021

Gerne laden wir unsere Mitglieder zur Generalversammlung des CIT ein. Sie findet am Donnerstag, 25. November 2021 statt.

Weitere Informationen folgen.



Letztjährige Generalversammlung mit dem OTIF Generalsekretär als Gast.

- 2 Neufassung der EU-Rechtsvorschriften über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr abgeschlossen
- 3 Die Neufassung der PRR im Brennpunkt der Diskussionen der jüngsten AG CIV
- 4 Aktuelle Informationen aus dem CIT-Projekt «Rechtliche Interoperabilität CIV/SMPS»
- 4-5 Konferenz der Reklamationsdienste Personenverkehr vom 22. September 2021
- 6 Aktuelles aus dem CIT/OSShD Projekt «Rechtliche Interoperabilität CIM/SMGS»
- 7 TAF Unternehmenscode im Verkehr CIM/SMGS
- 8 Harmonisierung der Verträge zur Nutzung der Infrastruktur: RNE und das CIT veröffentlichen gemeinsam den «E-SCU-I»
- 9 Welche Sprachregeln gelten für die Ausfertigung des Frachtbriefs CIM?
- 10 CIT ITSELF
- 11 Kalender



EDITORIAL

Liebe Leserinnen und Leser,

In dreissig Jahren Eisenbahnregulierung habe ich eines gelernt: Wenn der Sektor es nicht schafft, selbst gute Lösungen zu operationalisieren, dann schlägt die Regulierung zu! Mit dem Risiko von komplizierten, teuren und geschäftsfernen Lösungen. Es ist deshalb im ureigenen Interesse der Eisenbahnen, dort wo es geschäftlich Sinn macht und es wettbewerbsrechtlich erlaubt ist, gemeinsame Lösungen zu finden. Die Eisenbahn ist ein System, darum sind in gewissen Bereichen gemeinsame Systemlösungen am effizientesten, nachhaltig und langfristig günstiger. Auch wenn die Lösungen mit Anfangsinvestitionen verbunden sind. Dies gilt u.a. für die Digitalisierung im Personen- und Güterverkehr, bei der automatischen Kupplung, beim Management und Steuerung des Eisenbahnverkehrs, aber auch bei der rechtlichen Interoperabilität! Im Unterschied, dass die rechtliche Interoperabilität praktisch keine finanzielle Mittel braucht, sondern nur der gemeinsame Wille es besser zu machen.



Deshalb freut es mich besonders, dass das CIT und RNE es geschafft haben, einen gemeinsamen Mustervertrag zur Nutzung der Infrastruktur zu erarbeiten und durch die zuständigen Gremien beschliessen zu lassen! Die Lösung ist da; nun muss sie aber auch genutzt werden!

Sie können in dieser Ausgabe einen entsprechenden Bericht lesen.

Ich wünsche allen Leserinnen und Lesern gute Gesundheit und einen schönen Sommer!

Cesare Brand
Generalsekretär des CIT





Neufassung der EU-Rechtsvorschriften über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr abgeschlossen

Nach fast vierjährigen Arbeiten und Diskussion über die Revision der [Verordnung \(EG\) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr](#) ist die Neufassung in Kraft getreten. Wir werfen ein Schlaglicht auf die wichtigsten Änderungen dieser Neufassung.

Hintergrund der Revision

Im September 2017 veröffentlichte die Europäische Kommission den [Vorschlag für die Revision](#) der PRR, mit dem Ziel, die Rechte der Fahrgäste zu stärken. Die Überarbeitung fand im Rahmen des üblichen Revisionsprozesses der europäischen Gesetzgebung statt.

Im November 2018 veröffentlichte das Europäische Parlament seinen [Standpunkt](#) zur Frage. Das Parlament ging damit noch weiter als die Kommission in ihrem Entwurf. Im Dezember 2020 hiess der Rat seine [allgemeine Ausrichtung](#) zum Revisionsvorschlag der PRR gut, die moderater ausfiel als diejenige des Parlaments.

Die Verhandlungen zwischen dem Rat, dem Europäischen Parlament und der Kommission wurden im Januar 2020 unter kroatischem Vorsitz eingeleitet. Ursprünglich war vorgesehen, eine monatliche Trilog-Sitzung abzuhalten und das Geschäft unter diesem Vorsitz abzuschliessen. Die COVID-19-Pandemie verlangsamte den Verhandlungsprozess jedoch. Im Oktober 2020 konnte schliesslich unter deutschem Vorsitz eine Einigung erreicht werden.

Die vorläufige Vereinbarung wurde dann im ersten Halbjahr 2021 vom Rat und vom Europäischen Parlament im Plenum verabschiedet. Trotz mehreren von verschiedenen Parlamentariern eingereichten Änderungsanträgen trat schlussendlich der bei den Verhandlungen vereinbarte Text in Kraft.

Er wurde im Amtsblatt der EU unter der Referenz [Verordnung \(EU\) 2021/782 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2021 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr](#) veröffentlicht.

Wichtige Änderungen, die sich aus dem neuen Text ergeben

Zu vermerken ist, dass die Mitgliedstaaten gestützt auf die revidierte PRR für den Binnenverkehr weniger Ausnahmegenehmigungen gewähren können.

Die Rechte von Fahrgästen, die über eine Reservierung für ihr Fahrrad verfügen, wurden präzisiert, ebenso wie die Möglichkeit, ihr Fahrrad im Zug zu befördern.

Der Informationsaustausch zwischen den verschiedenen Beteiligten des Sektors und mit den Fahrgästen wurde ausgebaut.

Weiter wurde ein neuer Artikel zu den Durchgangsfahrkarten eingeführt, um die Fälle zu klären, in denen Reisende in den Genuss einer solchen Fahrkarte kommen können.

Die aktuell geltenden Entschädigungsschwellen (25-50 %) der PRR bleiben unverändert. Es wurde diesbezüglich jedoch eine Klausel zu höherer Gewalt eingeführt.

Die Übernachtungen im Verspätungsfall oder bei Zugausfällen können auf drei Hotel-Nächte beschränkt werden, wenn der Grund für die Verspätung oder den Zugausfall auf höhere Gewalt zurückzuführen ist.

Die Rechte von Personen mit Behinderungen und mit eingeschränkter Mobilität wurden ausgebaut und die Anmeldefrist für Hilfeleistungen auf 24 Stunden verkürzt (die Mitgliedstaaten haben die Möglichkeit, die Frist bis am 30. Juni 2026 auf 36 Stunden auszudehnen). Die möglichen Hilfestellungen in den Bahnhöfen und Zügen wurden ebenfalls geklärt und das Personal muss zudem eine Ausbildung zu den Bedürfnissen von Menschen mit Behinderungen und mit eingeschränkter Mobilität erhalten.

Um eine Beschwerde einzureichen, verfügen die Fahrgäste fortan über einen Zeitraum von drei Monaten nach dem Vorfall, auf den sich die Beschwerde bezieht.

Nächste Schritte

Die revidierte PRR wurde am 17. Mai 2021 im Amtsblatt der EU veröffentlicht. Sie trat 20 Tage nach dieser Veröffentlichung in Kraft, d. h. am 7. Juni 2021. Sie gilt zwei Jahre später, d. h. ab dem 7. Juni 2023. Davon ausgenommen ist Artikel 6, Absatz 4 zu den Stellplätzen für Fahrräder, der ab dem 7. Juni 2025 gilt.

Wie im Artikel über die CIV WG dargelegt, arbeitet das GS CIT an der Umsetzung der neuen Bestimmungen in den verschiedenen Produkten des CIT.

[sandra.dobler\(at\)cit-rail.org](mailto:sandra.dobler(at)cit-rail.org)
Original : FR



Die revidierte PRR gilt ab dem 7. Juni 2023



PERSONENVERKEHR

Die Neufassung der PRR im Brennpunkt der Diskussionen der jüngsten AG CIV

Die Verordnung (EG) 2021/782 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr ist in Kraft getreten. Ihre Umsetzung und Auslegung werfen eine Reihe von Fragen auf.

COVID-19 und Impfbzertifikat

COVID-19 prägt weiterhin unseren Alltag. Während sich eine neue Normalität abzeichnet und der Personenverkehr wieder an Fahrt gewinnt, sind alle Hoffnungen auf das Impfbzertifikat gerichtet, das im Schengenraum eine grössere Bewegungsfreiheit ermöglichen dürfte.

Die AG CIV befasste sich somit mit der Umsetzung des Zertifikats und den dazu gegenwärtig in den verschiedenen EU-Staaten entwickelten Lösungen.

Inkrafttreten der Neufassung der PRR

Die [Verordnung \(EG\) 2021/782 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr](#) ist in Kraft getreten. Sie gilt jedoch erst in zwei Jahren, also ab dem 7. Juni 2023.

Wie bereits in der letzten Ausgabe des [CIT-Info](#) erwähnt, werden die Arbeiten zur Umsetzung der revidierten PRR in den Produkten des CIT von der PRR Task Force fortgesetzt. Die Task Force tritt monatlich zusammen und hat bereits die Hälfte des Arbeitsprogramms erledigen können. Alle diesbezüglich in den Produkten des CIT vorgenommenen Änderungen werden im Dezember 2022 in Kraft treten.

Über die Fragen zur Umsetzung der revidierten PRR hinaus, betrifft ein weiterer Aspekt die Auslegung der in der revidierten PRR verwendeten Begriffe. Die Neufassung enthält neue Begriffe, die bei den CIT-Mitgliedern für zahlreiche Fragen sorgten. Diese Fragen konnten im Rahmen der Tagung der AG CIV besprochen werden.

Revision der Produkte des CIT

An den Produkten des CIT wurden verschiedene Änderungen vorgenommen, die insbesondere die [rechtliche] Art der GCC-CIV/PRR und die Ergänzungen im Handbuch über den Datenschutz für Transportunternehmen betreffen.

Die verschiedenen Änderungsvorschläge werden dem Ausschuss CIV im September vorgelegt und treten mehrheitlich am 12. Dezember 2021 in Kraft.

Ticketing und vorzunehmende Änderungen

Angesichts der zahlreichen laufenden Projekte der UIC hat das GS CIT im Handbuch für internationale Eisenbahn-Fahrkarten (MIRT) im Zusammenhang mit dem Projekt OSDM (Open Sales and Distribution Model) verschiedene Änderungen vorgenommen.

Die AG CIV behandelte auch die Frage der manuell auszustellenden Fahrscheine und ihrer Zukunft. Diese Diskussion wird an den nächsten Tagungen der AG CIV fortgesetzt.

Änderung im Bereich Personenverkehr

Das Generalsekretariat des CIT informierte die AG CIV über die Entscheidung von Frau Sandra Dobler, das CIT per Ende Oktober 2021 zu verlassen. Frau Nina Scherf, die gegenwärtig im Bereich Güterverkehr und Infrastruktur für das CIT arbeitet, übernimmt Frau Doblere Funktion im Bereich Personenverkehr.

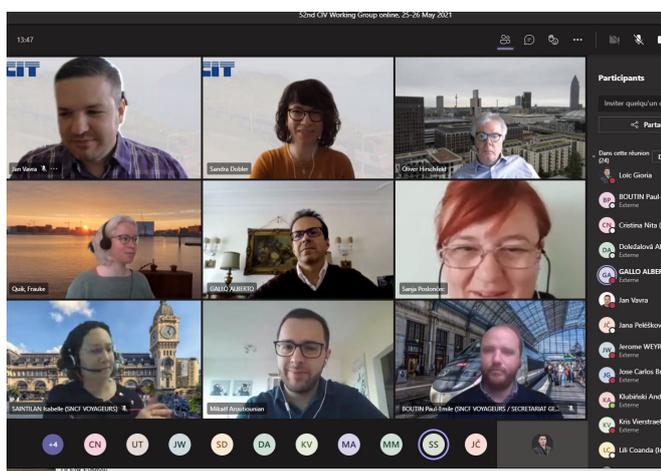
Nächste Tagungen im Bereich Personenverkehr

Die Tagung des Ausschusses CIV findet am 21. September 2021 virtuell statt. Auf dem Programm steht die Gutheissung der von der AG CIV beantragten Änderungen.

Die nächste Tagung der AG CIV findet am 24. November 2021 statt und sofern dies wieder möglich ist in Bern.

[sandra.dobler\(at\)cit-rail.org](mailto:sandra.dobler(at)cit-rail.org)

Original : FR



Angeregte Diskussionen in der AG CIV

Aktuelle Informationen aus dem CIT-Projekt «Rechtliche Interoperabilität CIV/SMPS»

Die 20. Sitzung der Arbeitsgruppe CIV/SMPS richtet ihr Hauptaugenmerk auf die Finalisierung des Rahmenvertrages für die Erbringung von Dienstleistungen zur Durchführung grenzüberschreitender Eisenbahnpersonenbeförderungen und die Auswirkungen der neuen PRR-Verordnung auf den Ost-West-Personenverkehr.

Rahmenvertrag zur Durchführung grenzüberschreitender Eisenbahnpersonenbeförderungen Ost-West

Die Mitglieder der Arbeitsgruppe CIV/SMPS haben den Entwurf des Rahmenvertrags zur Durchführung grenzüberschreitender Eisenbahnpersonenbeförderungen im Model der Unterbeförderung anhand der Vorschläge seitens PKP Intercity, FPK und UZ überarbeitet. Des Weiteren soll die Überprüfung der englischen Terminologie bei der Zitierweise und Begriffe der neuen PRR-Verordnung vorgenommen werden.

Nach der Finalisierung dieser Arbeiten wird die Erarbeitung des Entwurfs eines Mustervertrages nach dem Model der aufeinanderfolgenden Beförderung fortgeführt. Dafür werden auch die Allgemeinen Geschäftsbedingungen für Kooperationen im internationalen Personenverkehr mit aufeinanderfolgender Beförderung (AGB Aufeinanderfolgende Beförderung) des CIT, Anlage 3 zum Handbuch für Kooperationsverträge im internationalen Schienenpersonenverkehr (MCOOP) vom 1. Juli 2019 herangezogen.

Aktuelle Informationen zum Inkrafttreten der neuen PRR-Verordnung der EU

Das GS CIT erläuterte anlässlich der Sitzung die CIT-Arbeit zur Überarbeitung der CIT-Produkte, welche im Zusammenhang mit den Neuerungen der neuen EU [Verordnung 2021/782](#) des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2021 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr steht, namentlich GCC-CIV/PRR, AIV, MIRT, AJC und MCOOP (siehe ausführlich dazu der Beitrag in diesem CIT-Info).

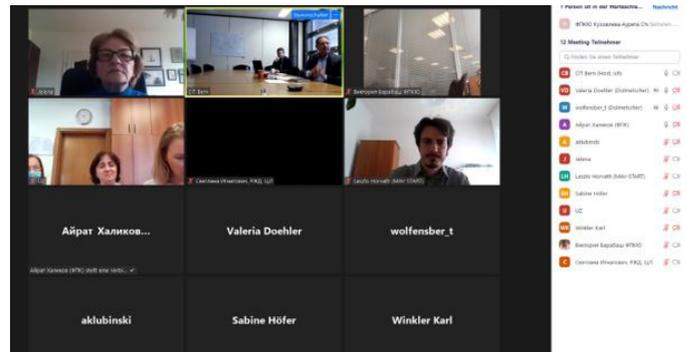
In der Diskussion wurde darüber hinaus betont, dass die Neufassung der PRR-Verordnung auch Auswirkungen auf die CIV/SMPS-Produkte des CIT haben wird, welche eingehend mit der Vergleichstabelle zu den Haftungsregimen COTIF/CIV-PRR und SMPS und den in Ausarbeitung stehenden Musterverträgen anlässlich der nächsten Sitzung im Oktober 2021 eingehend behandelt werden.

CIT-Sicherheits hintergrund 2012 für die Ausstellung der internationalen Beförderungsausweise

Abschliessend wies das GS CIT erneuert ausdrücklich darauf hin, dass die Ausgabe von Papier-Fahrkarten mit dem CIT Sicherheitsuntergrund 1996/2006 im CIV-Geltungsbereich nur noch bis 31. Dezember 2021 möglich ist. Ab dem **1. Januar 2022** wird es nur noch erlaubt sein, die Fahrkarten auf den neuen CIT 2012 Sicherheitsuntergrund auszustellen. Für weitere Fragen seitens der CIT-Mitglieder steht das GS CIT gerne zur Verfügung.

[erik.evtimov\(at\)cit-rail.org](mailto:erik.evtimov(at)cit-rail.org)

Original :DE



Konferenz der Reklamationsdienste Personenverkehr vom 22. September 2021

Das CIT und die UIC freuen sich, die Mitarbeitenden der Reklamations-, Verkaufs- und Rechtsdienste Ihrer Mitglieder zur Konferenz der Reklamationsdienste Personenverkehr einzuladen. Sie findet am Mittwoch, 22. September 2021 online statt. Das Hauptthema der Konferenz lautet in diesem Jahr: „Neue Entwicklungen und Digitalisierung des Reklamationsbehandlungsverfahrens“.

Vormittagssitzung: Rechtlicher Rahmen der Reklamationsbehandlung

In diesem ersten Tagungsteil erhalten die Teilnehmenden einen Überblick über die Reklamationsbehandlung aus rechtlicher Sicht. Dabei werden die Einheitlichen Rechtsvorschriften für den internationalen Eisenbahn-Personenverkehr (CIV), die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (PRR) sowie das Abkommen über die Beziehungen zwischen den Transportunternehmen im internationalen Eisenbahnpersonenverkehr (AIV) des CIT beleuchtet. Zudem werden die Auswirkungen der PRR-Neufassung [Verordnung (EG) 2021/1782] auf das Reklamationsbehandlungsverfahren und das Reklamationsformular behandelt.

Reklamationsbehandlung und Digitalisierung

Der zweite Teil der Konferenz ist der Digitalisierung gewidmet. Die Digitalisierung im Eisenbahnsektor wirkt sich auch auf die Reklamationsbehandlung aus. Unter den Herausforderungen sind die Einreichung des Online-Reklamationsformulars, die Online-Reklamationschnittstellen und die Automatisierung des Reklamationsbehandlungsverfahrens zu nennen.

PERSONENVERKEHR

Im Anschluss folgt eine Präsentation des CIT-Beitrags zur Entwicklung eines neuen EU-Reklamationsformulars und ein Überblick über die CIT-Produkte, die für die Kundendienste von Interesse sind, unter anderem das überarbeitete Handbuch über den Datenschutz für Transportunternehmen (MDP), die Änderungen im AIV und im Handbuch für internationale Eisenbahn-Fahrausweise (MIRT) und weitere nützliche Informationen des CIT.

Workshop-Teil

Höhepunkt der Konferenz wird wie üblich der Workshop-Teil sein, in dem dieses Mal Fälle aus den einschneidenden pandemiebedingten Verkehrsbeschränkungen behandelt werden. Die Teilnehmenden erhalten die Möglichkeit, unklare Aspekte und strittige Fälle zu diskutieren.

Die Teilnahme an der Konferenz ist unentgeltlich und steht allen CIT- und UIC-Mitgliedern offen. Alle sind also eingeladen, sich [anzumelden](#) und teilzunehmen.

[jan.vavra\(at\)cit-rail.org](mailto:jan.vavra(at)cit-rail.org)

Original: EN



Passenger Claims Conference

Wednesday
22 September
2021

The CIT and UIC have great pleasure in inviting the staff of claims, sales and legal departments of their members to the Passenger Claims Departments' Conference to be held online on Wednesday 22 September 2021.

Limited to CIT and UIC members



Aktuelles aus dem CIT/OSShD Projekt «Rechtliche Interoperabilität CIM/SMGS»

Aufgrund des Mangels an geeigneten Verkehrsträgern zwischen der EU und VR China sind transeurasische Eisenbahngüterbeförderungen auf der neuen Eisenbahn-Seidenstrasse zu einer ausschlaggebenden und wirtschaftlich nachhaltigen Option für viele Kunden in den Zeiten der weltweitherrschenden Pandemie COVID-19 geworden. Dabei wurden auch dringend benötigte Waren nach Europa befördert, darunter Medikamente, Nahrungsmittel, Ausrüstung für Krankenhäuser und Schutzmasken door-to-door und just-in-time befördert.

Elektronischer Frachtbrief CIM/SMGS

Aktuell beschäftigen sich UN/CEFACT (United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business) und die EU-Kommission verstärkt mit dem Austausch von **multimodalen**, transportrelevanten Daten. Dabei werden in Zusammenarbeit mit UNCITRAL (UN-Kommission für Handelsfragen mit Sitz in Wien) und ICC (Internationale Handelskammer mit Sitz in Paris) auch mögliche zusätzliche Funktionalitäten für den Frachtbrief CIM/SMGS Plus für die Gewährung des Akkreditivs geprüft. Dies könnte auch Einfluss auf den Datenaustausch bei der Eisenbahngüterbeförderung und insbesondere auf den gemeinsamen Datensatz für die Frachtbriefe CIM, SMGS sowie CIM/SMGS haben.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist der Austausch von Daten mittels des elektronischen Frachtbriefs CIM/SMGS mit den Zollbehörden. In diesem Zusammenhang wird die Koordination mit der CER Arbeitsgruppe für Zollfragen vom GS CIT sowie über die Steuergruppe CIM/SMGS mit den Zollbehörden Russland, Belarus und Kasachstan sichergestellt.

Verwendung von elektronischen Verschlüssen im CIM/SMGS Verkehr

Das Thema der Anwendung der elektronischen Verschlüsse wurde nebst bestehenden Punkten zur Behandlung von Verschlüssen auch in das Arbeitsprogramm der Expertengruppe „Verschlüsse“ des CIT und der Rechts- und Expertengruppe CIM/SMGS aufgenommen. Gemäss der Information seitens Vertreterin der EU-Kommission hat das entsprechende Projekt zu den elektronischen Verschlüssen auf EU-Ebene im Rahmen von GD TAXUD ebenfalls gestartet. Auch im Rahmen des Komitees der OSShD wird die Anwendung der elektronischen Verschlüsse sowie die mögliche Aufnahme entsprechender Bestimmungen in das SMGS Übereinkommen eingehend diskutiert. Auch das UIC-Merkblatt 426 wurde in Zusammenarbeit zwischen dem GS CIT, der Expertengruppe «Verschlüsse» und der UIC erfolgreich in IRS 40426 (International Rail Solutions) überführt.

Die rechtliche Grundlage zur Anwendung der elektronischen Verschlüsse für den Verkehr CIM/SMGS kann als Anlage zum Handbuch „Frachtbrief CIM/SMGS“ ebenfalls ausgearbeitet werden. Diese flexible Lösung könnte zunächst für bestimmte Beförderungen unter Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS realisiert werden.

Der CCTT (International Coordinating Council on Trans-Eurasian Transportation) und die UNESCAP (die UN-Wirtschaftskommission für Asien und den Pazifik) arbeiten darüber hinaus an rechtlichen Lösungen und an einem Glossar zu den elektronischen Verschlüssen, was die zukünftige Arbeit bedeutend erleichtern wird.

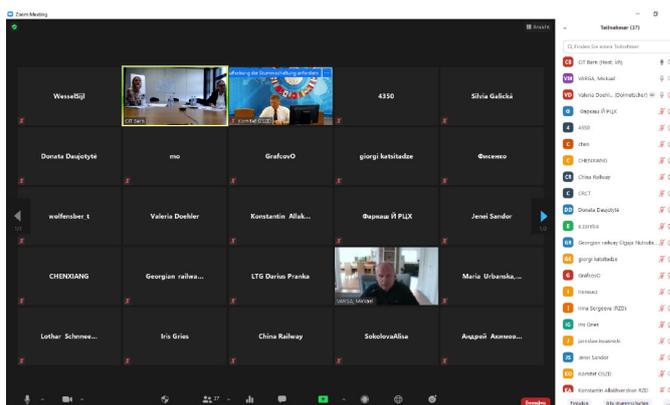
CIT Leitfaden Eisenbahnrecht-Binnenschifffahrt

Nach dem Vorbild des Leitfadens CMR-COTIF/CIM-SMGS erarbeitete das GS CIT daher eine Vergleichstabelle Eisenbahnrecht-/Binnenschifffahrt. Die Tabelle enthält Vergleiche des einschlägigen Eisenbahngüterbeförderungsrechts und des Binnenschifffahrtsrechts. Der Leitfaden stellt demnach spiegelbildliche Vergleiche in tabellarischer Form des einschlägigen Eisenbahngüterbeförderungsrechts COTIF/CIM einerseits und des Binnenschifffahrtsrechts in Gestalt von CMNI, CLNI I und II sowie Athener Übereinkommen samt Protokoll von 2002 im Bereich für Gepäckschäden andererseits dar. Neben der Vergleichstabelle hat das GS CIT ausserdem eine Synthese auf Englisch erstellt, in welcher die Ergebnisse aus der Vergleichstabelle zusammengefasst und verdeutlicht werden.

Nach der erfolgten Prüfung des Entwurfes von den Mitgliedern des Ausschusses CIM beabsichtigt das GS CIT die Veröffentlichung des Leitfadens per Ende 2021. Das GS CIT hat gestützt auf den Kooperationsvertrag mit dem Komitee der OSShD die Vergleichstabelle im Anschluss des Ausschusses CIM Ende März 2021 an das Komitee der OSShD gesendet und beteiligt sich an den Arbeiten im Rahmen der OSShD Ad-hoc Arbeitsgruppe Eisenbahn-Seeverkehr.

[erik.evtimov\(at\)cit-rail.org](mailto:erik.evtimov(at)cit-rail.org)

Original: DE



TAF Unternehmenscode im Verkehr CIM/SMGS

Die ERA beabsichtigt eine Umstellung des derzeitigen Unternehmenscodes-Systems (4-numerische UIC RICS Code) auf vier alphanumerische Codes (4AN). Ziel dieser Umstellung ist es, eine grössere Anzahl von Codes zur Verfügung zu stellen. Die OSShD hat jedoch angekündigt, die 4N numerischen Codes beizubehalten; daraus könnten sich Probleme für den CIM/SMGS Verkehr mit dem Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS ergeben.

Grundsatz

Auf der Grundlage der Definition der Code-Struktur aus vier alphanumerischen Zeichen hat die ERA einen Änderungsantrag bei der TAF TSI-Arbeitsgruppe Änderungskontrollmanagement eingereicht. Das Ziel dieses Antrags ist es die Analyse der notwendigen Änderungen, um die jeweiligen Unternehmenscodes von vier Ziffern auf vier alphanumerische Zeichen umzustellen.

Das GSCIT mit dem Komitee der OSShD und in Zusammenarbeit mit der ERA engagierten sich dafür, pragmatische Lösungen zu erarbeiten, um die Auswirkungen auf die Beförderer möglichst gering zu halten und eine zweifache Vergabe von Unternehmenscodes (alphanumerisch und numerisch) zu vermeiden. An der 33. Sitzung der Expertengruppe CIM/SMGS im September 2020 wurde von den Vertretern der ERA und der zuständigen Joint Sector Group (JSG) bestätigt, dass gemäss

vorläufiger Entscheidung die 4-numerischen Codes für die OSShD-Mitglieder weiterhin verwendet werden können und die Verkehre CIM/SMGS von den bevorstehenden Änderungen hin zu alphanumerischen Codes nicht beeinträchtigt werden.

Weiteres Vorgehen

Ab 2026 werden dann von der ERA grundsätzlich neue Unternehmenscodes mit alphanumerischen Codes (4AN) vergeben. Darüber hinaus wird ERA nach Diskussionen mit dem Sektor bezüglich Unternehmen, die einen Datenaustausch mit OSShD-Mitgliedern anstreben, auch nach 2026 vierstellige numerische Codes (4N) vergeben. Das CIT ist bei der Erarbeitung von Sektorlösungen im Rahmen der Joint Sector Group und in enger Zusammenarbeit mit der CER ebenfalls daran beteiligt.

[erik.evtimov\(at\)cit-rail.org](mailto:erik.evtimov(at)cit-rail.org)

Original : DE



www.lineas.net



Harmonisierung der Verträge zur Nutzung der Infrastruktur: RNE und das CIT veröffentlichen gemeinsam den «E-SCU-I»

Bereits seit längerer Zeit engagiert sich das CIT gemeinsam mit RailNetEurope (RNE¹) für mehr Harmonisierung im Bereich der Infrastrukturnutzung. Nachdem in 2014 die E-GTC-I, die «Europäischen allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur», entwickelt wurden, wird nun der gemeinsame Europäische Infrastrukturnutzungsvertrag (der «E-SCU-I») veröffentlicht.

Aktuelle Situation in Europa

Analysiert man die aktuellen Infrastrukturnutzungsverträge in Europa kann man feststellen, dass die Verträge sehr unterschiedlich ausgestaltet sind.

Dies liegt zum einen daran, dass der vertragliche Rahmen zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Infrastrukturbetreiber zur Infrastrukturnutzung insgesamt in Europa derzeit von Land zu Land divergiert. Es gibt keine einheitliche Struktur zwischen den hierzu existierenden Dokumenten: dem Infrastrukturnutzungsvertrag, den Allgemeinen Geschäftsbedingungen und den Schienennetz-Benutzungsbedingungen. Die vertraglichen Klauseln sind inhaltlich unterschiedlich ausgestaltet und darüber hinaus teilweise auch in verschiedenen Dokumenten platziert. Mehr noch, in einigen Ländern existieren keine separaten Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) sondern lediglich der Infrastrukturnutzungsvertrag und die Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) welche dann Regelungen der AGB enthalten.

Beim Infrastrukturnutzungsvertrag ist die Divergenz in Europa ausserdem auch darauf zurückzuführen, dass der Zeitpunkt des Abschlusses eines Infrastrukturnutzungsvertrages in der Praxis von einem sehr frühen Zeitpunkt bis zu einem sehr späten Zeitpunkt - kurz bevor der Zug dann tatsächlich auf der bestellten Trasse fährt - reicht. Darüber hinaus sind jeweils aber immer auch nationale Besonderheiten zu beachten, die zu Unterschieden führen.

Für Eisenbahnunternehmen (EVUs) die international und daher auf mehreren unterschiedlichen Trassen operieren bedeutet diese Komplexität administrative Kosten, nicht nur beim Vertragsabschluss, sondern auch und vor allem, wenn es in der Beziehung mit den Infrastrukturbetreibern (IBs) Probleme gibt. Denn sind die Verträge ganz verschieden konzipiert, muss jeder einzelne inhaltlich neu geprüft werden.

Für die EVUs ist eine Harmonisierung daher ein Erfolg, da sie sich – sobald der E-SCU-I möglichst weitreichend verwendet wird – auf den Inhalt verlassen können und die Komplexität in Europa reduziert wird.

Der E-SCU-I: Reduktion an Komplexität bei gleichzeitiger notwendiger Flexibilität

In einer gemeinsamen Taskforce haben RNE und der Ausschuss CUI des CIT einen harmonisierten Vertrag entworfen, der zwischen den Parteien – den EVUs und den IBs – verwendet werden kann. Er enthält eine einheitliche Struktur mit dem Ziel, dass diese möglichst weitreichend in ganz Europa übernommen wird.

Bei der Erarbeitung des E-SCU-I war eine besondere Herausforderung, dass den Parteien genügend Flexibilität bei der Verwendung eingeräumt wird, damit diese ihn in ihren nationalen Rahmen integrieren können. Er stellt daher in Form einer «Toolbox» verschiedene Lösungen bereit, je nachdem wie der aktuelle vertragliche Rahmen zur Infrastrukturnutzung zwischen den Parteien ausgestaltet ist: Diese Flexibilität ist besonders wichtig, damit der E-SCU-I praktisch wirklich verwendet wird:

- Für diejenigen IBs die die E-GTC-I verwenden, verweist der E-SCU-I dann auf die jeweiligen Klauseln der E-GTC-I.

- Für diejenigen IBs, die eigene nationale AGB verwenden, kann der E-SCU-I dann zusammen mit den nationalen AGBs und Schienennetz-Benutzungsbedingungen verwendet werden.

- Für diejenigen IBs, die kein separates AGB-Dokument haben, bietet der E-SCU-I zusätzliche konkrete Textklauseln, die anstelle des Verweises auf die AGB oder E-GTC-I im E-SCU-I verwendet werden sollten. In diesem Fall wird die E-SCU-I nur zusammen mit den Schienennetz-Benutzungsbedingungen verwendet.

- Denjenigen IBs, die kein separates AGB-Dokument verwenden und alle typischen AGB-Regeln in ihre Schienennetz-Benutzungsbedingungen aufgenommen haben wird empfohlen zu prüfen, an welchen Stellen der E-SCU-I die Verweise auf die E-GTC-I (oder ein ähnliches Set nationaler AGB) durch einen Verweis auf die entsprechenden Regeln ihrer Schienennetz-Benutzungsbedingungen ersetzen kann. Existieren keine entsprechenden Regeln in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen, sollten die in den E-SCU-I enthaltenen konkreten Textvorschläge verwendet werden.

Um die Umsetzung zu erleichtern, wird ausserdem ein Leitfaden bereitgestellt, der rechtliche Informationen zu den E-SCU-I-Klauseln enthält und den Parteien bei der Verwendung des E-SCU-I helfen wird.

Das Generalsekretariat des CIT ermutigt seine Mitglieder, den E-SCU-I beim nächsten Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages mit dem IB als Vorlage vorzuschlagen.

Die Dokumente sind auf der Webseite sowohl des CITs als auch von RNE verfügbar

[nina.scherf\(at\)cit-rail.org](mailto:nina.scherf(at)cit-rail.org)

Original : DE

¹RNE ist ein europäischer Verband von Schieneninfrastrukturunternehmen und -behörden.



Welche Sprachregeln gelten für die Ausfertigung des Frachtbriefs CIM?

Seit COTIF 1999 ist der grenzüberschreitende Eisenbahn-güterbeförderungsvertrag ein konsensualer Vertrag (Art. 6 CIM). Der Frachtbrief CIM dient bis zum Beweis des Gegenteils als Nachweis für den Abschluss und den Inhalt des Vertrages. Demnach soll der Beförderungsvertrag in einem Frachtbrief nach einem einheitlichen Muster festgehalten werden, welcher durch die internationalen Verbände der Beförderer wie das CIT mit den internationalen Verbänden der Kundschaft und mit den zuständigen Zollbehörden erstellt wird – siehe so Art. 6 § 2 in Verbindung mit § 8 CIM.

Diese Grundidee und Rechtssystematik des COTIF/CIM ist weiter in den Produkten Güterverkehr des CIT für die CIT Mitglieder und derer Kunden umgesetzt worden und lässt dabei eine weitgehende Sprachenfreiheit für die Ausfertigung des Frachtbriefs CIM. Demnach bestimmt das Handbuch «Frachtbrief CIM» des CIT (GLV-CIM) in der Anlage 2 Ziff. 1 Abs. 1 (für die zu verwendeten Sprachen auf dem Frachtbrief vorgedruckten Angaben)¹ und in Absatz 2 für das Ausfüllen des Frachtbriefs in Bezug auf die Sprachenregelung wie folgt: *«Der Frachtbrief ist in einer oder mehreren Sprachen auszufüllen, wobei eine dieser Sprachen Deutsch, Englisch oder Französisch sein muss. Der Absender und der Beförderer können etwas anderes vereinbaren. Für Sendungen, die dem RID unterstehen, können nur die von der Sendung berührten Staaten etwas anderes vereinbaren.»*

Nach der Wahl der Sprache(n) sind alle Angaben in dieser Sprache bzw. in diesen Sprachen einzutragen und nicht teilweise in einer Sprache und teilweise in einer anderen Sprache. Der Absender und der vertragliche Beförderer können jedoch auch etwas anders bestimmen. Bei Sendungen, die dem RID unterliegen, können nur die betroffenen Staaten etwas anderes vorsehen. Diese Sprachregelungen des Frachtbriefs CIM in den Produkten Güterverkehr des CIT wurden erfolgreich und zielführend seit Inkrafttreten des COTIF/CIM am 1. Juli 2006 angewendet. Sie sind transparent und geben weitgehende Flexibilität für die Freiheit der Vertragsparteien beim Abschluss der grenzüberschreitenden Güterbeförderungsverträge.

[erik.evtimov\(at\)cit-rail.org](mailto:erik.evtimov(at)cit-rail.org)

Original : DE



www.sncf.com

¹Der Frachtbrief ist in einer oder mehreren Sprachen zu drucken, wobei eine dieser Sprachen Deutsch, Englisch oder Französisch sein muss. Der Absender und der Beförderer können etwas anderes vereinbaren.



Erste Vorstandssitzung im Jahr 2021

Der Vorstand tagte am 22. April 2021 und stellte die Weichen für die Arbeiten im Jahr 2021.

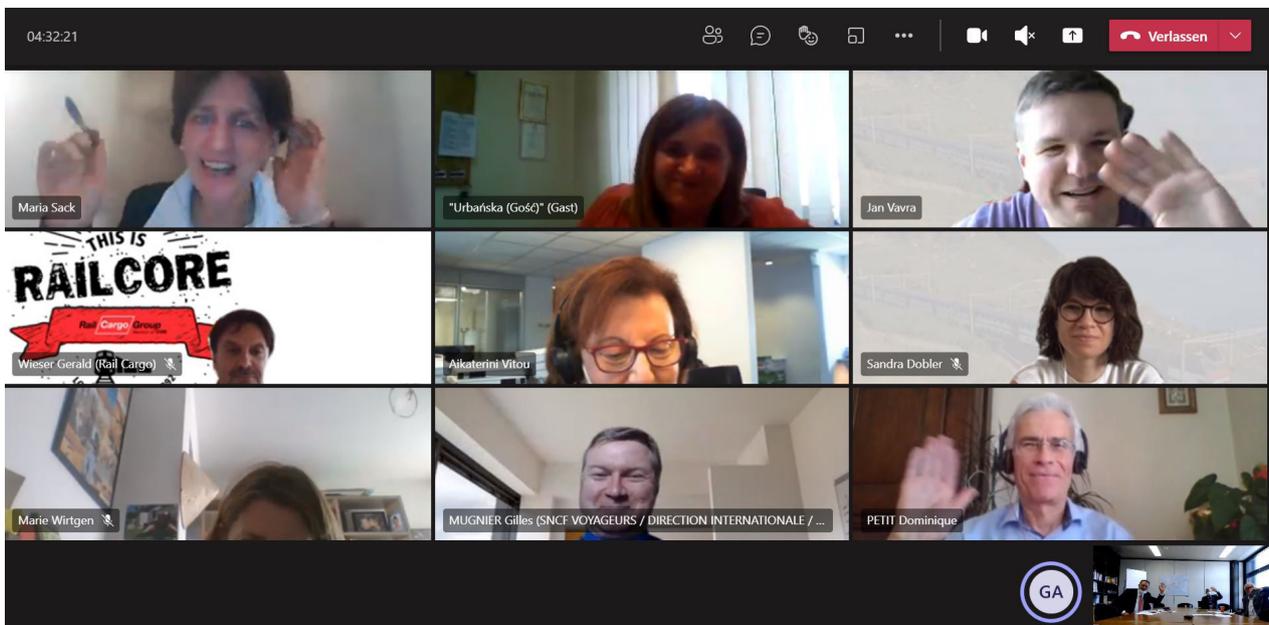
Der Vorstand tagte unter der Leitung seiner Präsidentin Maria Sack (DB AG) per Videokonferenz. Die Bilanz- und Erfolgsrechnung für das Jahr 2020 mit einem Ertragsüberschuss von CHF 227'326 konnten zu Händen der Generalversammlung genehmigt werden. Der Vorstand beauftragte das Generalsekretariat mit der Erarbeitung eines Vorschlages für die Rückvergütung der infolge der Corona Pandemie nicht benötigten finanziellen Mitteln im Jahr 2022. Der Vorstand beschäftigte sich weiter mit der Vorbereitung der Berner Tage 2022, die am 10.-11. Februar 2022 stattfinden werden.

Der Vorstand nahm schliesslich den Stand der Umsetzung des Arbeitsprogramms 2021 zur Kenntnis. Trotz Corona Pandemie laufen die Arbeiten im CIT planmässig.

Die nächste Vorstandssitzung findet am 23. September 2021 in Danzig statt.

[cesare.brand\(at\)cit-rail.org](mailto:cesare.brand(at)cit-rail.org)

Original : DE





CIT KALENDER

| Datum | Tagungen | Ort | Verantwortlich |
|----------------|-----------------------------|---------------|----------------|
| 7-8. September | Steering Group CIM SMGS | online | EE |
| 21. September | Ausschuss CIV | online | SDO |
| 21. September | AJC Workshop | online | SDO |
| 22. September | Passenger Claims Conference | online | JV |
| 23. September | Vorstand 2 | Gdansk | CB |
| 21-22. Oktober | WG CIV SMPS | online | EE |
| 24. November | CIV Arbeitsgruppe | online | NS |
| 25. November | Generalversammlung | Bern / online | CB |
| 26. November | Multimodal WG | ** | NS |
| 30. November | ExpG Seals | ** | DSC |
| 1-2. Dezember | CIM Arbeitsgruppe | ** | EE |
| 7. Dezember | CUI Workshop | ** | NS |

Agenda mit CIT-Beteiligung

| Datum | Tagungen | Org. | Ort | Veran. |
|------------------|---------------------------------|------|--------------|--------|
| 9-10. September | GV | VöV | Schaffhausen | CB |
| 22. September | Trako | | Gdansk | CB |
| 28-29. September | GV | OTIF | Bern | CB/EE |
| 7-8. Oktober | High Level Passenger Meeting | UIC | Paris | CB |
| 9-10. Dezember | European Regional Assembly / GV | UIC | Paris | CB |
| 20. August | DTLF / SG Data Team Meeting | CER | online | EE |
| 21. September | UIC Study Group Wagon user | UIC | online | EE |
| 12. Oktober | Advisory Board T4R | UIC | online | EE |
| 26. Oktober | UIC GTC | UIC | Brüssel | EE |
| 9-10. November | Legal Committee | OTIF | Bern | EE |
| 16. September | CER Passenger Working Group | CER | online | SDO |
| 24. September | TAP Retail Liaison Group | CER | online | SDO |
| 28-29. September | UIC PASSAGE | UIC | online | SDO |
| 28-29. September | UIC Sales Progress Group | UIC | online | JV |
| 29. September | TAP Common Support Group | CER | online | JV |
| 27-28. Oktober | UIC Passenger Experts Subgroup | UIC | tbd | JV |

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

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