



- 2 CCTT kommt nach Bern
- 3 Neues Handbuch des CIT über den Datenschutz
- 4 Einführung der regulatorischen Dienste der TSGA
- 5 Die Arbeitsgruppe CIV legt ihre Arbeiten für das Jahr 2020 fest
- 6 Aktuelles aus der Arbeit der Arbeitsgruppe CIV/SMPS
- 7 Die Arbeitsgruppe CIM des CIT freut sich auf ein spannendes Jahr 2020
- 8 Venedig ganz im Zeichen der «Multimodalität»
- 9 Der Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS zum ersten Mal im Einsatz für multimodale Verkehre aus China nach Europa
- 10 Der 28. Ausschuss CUI arbeitet weiter an harmonisierten vertraglichen Regelungen zur Infrastrukturnutzung
- 11 Recht und Praxis
- 12 CIT ITSELF



EDITORIAL

Liebe Leserinnen und Leser,

Die Generalversammlung hat die strategische Stossrichtung des CIT bis 2025 vorgegeben



Ein wichtiges Thema der CIT Generalversammlung vom 14. November 2019 war die strategische Stossrichtung der Arbeiten des CIT bis ins Jahr 2025. Unsere neue Präsidentin (Maria Sack, DB AG) präsentierte den Teilnehmerinnen und Teilnehmern die diesbezüglichen Arbeiten des Vorstandes im vergangenen Jahr. Wichtigste Ergebnisse sind zehn strategische Prioritäten für die Arbeiten des CIT bis ins Jahr 2025 sowie ein neues Kommunikations-Tool (PITCH), das den Mitgliedern mit dem Jahresbericht 2019 im nächsten Frühling verteilt wird. Mit diesen Arbeiten wurde die Grundlage gelegt, damit das CIT mit seinen Produkten auf die

Megatrends Digitalisierung, zunehmender Wettbewerb sowie Multimodalität in den nächsten Jahren adäquat und proaktiv reagieren und seinen Mitgliedern eine zeitgerechte und geschäftsnähe Unterstützung anbieten kann.

Wir freuen uns auf die Arbeiten im nächsten Jahr und werden alles daransetzen, unsere Mitglieder zu unterstützen und so einen Beitrag zu deren geschäftlichen Erfolg zu leisten!

Frohe Festtage

Cesare Brand
Generalsekretär des CIT



CCTT kommt nach Bern

An der XXVIII. Plenarsitzung des International Coordinating Council on Trans-Eurasian Transportation (CCTT) wurde der Beschluss gefasst, den Koordinierungsrat für den trans-sibirischen Verkehr in Internationalen Koordinierungsrat für den trans-eurasischen Verkehr umzubenennen (unter Beibehaltung der Abkürzung CCTT). Dabei wurde der Sitz des Vereins von St. Gallen in die Schweizer Hauptstadt Bern verlegt.

Vom 19. bis 20. September 2019 fand auf Einladung der JSC „Kazakhstan Temir Zholy“ in der Hauptstadt der Republik Kasachstan Nur-Sultan die XXVIII. Vollversammlung der Internationalen Vereinigung „Coordinating Council on Trans-Eurasian Transportation“ (CCTT) statt. An der Plenarsitzung des CCTT nahmen 240 Delegierte aus 26 Ländern teil. Teilnehmer waren Leiter und Beauftragte von Verkehrsministerien und -abteilungen, Eisenbahnen, Seehäfen, Schifffahrt, Transport und Logistik, Sicherheits- und IT-Unternehmen Kasachstans, Russische Föderation, der GUS-Staaten, der baltischen Staaten, Europas und Asiens sowie führende internationale Organisationen und Verbände (UNESCAP, OSJD, CIT, UIC, FIATA, FERRMED). Das CCTT ist ein gemeinnütziger internationaler Verband, der 1993 gegründet wurde. Die Gründer von CCTT sind das Eisenbahnministerium der Russischen Föderation (seit 2003 – JSC Russian Railways), die Deutsche Bahn AG, der Verband der Transsibirischen Operatoren und Spediteure Europas (GETO) und der Koreanische Verband der Internationalen Spediteure (KIFFA).

Die Teilnehmer und die Teilnehmerinnen der Plenarsitzung äusserten die einhellige Meinung, dass die Verknüpfung des Namens mit einer bestimmten Route den Anwendungsbereich der praktischen Tätigkeiten des CCTT inskünftig sehr einschränken würde, da deren geographische Ausdehnung und Tätigkeit eigentlich viel grösser ist und den ganzen eurasischen Raum umfasst. Mitglieder des CCTT sind derzeit mehr als 95 Unternehmen aus 23 Ländern. Dabei sind nicht nur Eisenbahn-, Transport- und Logistikunternehmen, die die Transsibirische Eisenbahn nutzen, sondern auch Seehäfen europäischer und asiatischer Länder, Reedereien, die die Verladung auf die Eisenbahn für den eurasischen Verkehr über die internationalen Verkehrskorridore Ost-West und Nord-Süd sicherstellen.

Die CCTT Plenarsitzung ist eine jährliche Versammlung der Mitglieder, in der die Ergebnisse der Tätigkeiten des Koordinierungsrates im vergangenen Jahr zusammengefasst werden, aktuelle Fragen des Funktionierens der internationalen Verkehrskorridore diskutiert und Massnahmen zur Verbesserung ihrer Wettbewerbsfähigkeit für die Zukunft entwickelt werden.

Gegenwärtig erlauben die Fähigkeiten russischer und ausländischer Organisationen, die Teil des CCTT-Koordinierungsrats sind, ein modernes Transport- und Dienstleistungsprodukt für die Beförderung von Gütern entlang der transeurasischen Korridore zu realisieren, das für die führenden transnationalen Verladern von nachhaltigem Interesse sind.

Die diesjährige Plenarsitzung des CCTT ermöglicht es den Teilnehmern, die zukünftige Ausrichtung der Arbeit festzulegen, Geschäftskontakte zu knüpfen, Erfahrungen auszutauschen und eine operative Zusammenarbeit bei der Planung, Organisation und Entwicklung des Verkehrs auf der transeurasischen Route aufzubauen. Die Jahrestagung des CCTT ist auf die Unterstützung von Regierungsstellen, Eisenbahnen, führenden internationalen Operateuren und Spediteuren ebenfalls ausgerichtet. Das CIT wurde durch den stellvertretenden Generalsekretär vertreten. Er hat die Arbeiten des CIT vorgestellt, anhand der zwei wichtigen Megatrends Digitalisierung und Multimodalität.

In den 20 Jahren ihres Bestehens hat sich CCTT zu einer intermodalen Organisation entwickelt, deren Kompetenz weit über die Fragen des eigentlichen Schienenverkehrs auf der transsibirischen Strecke hinausgeht. CCTT fungiert als Plattform für die Herstellung der Zusammenarbeit und Interaktion zwischen Eisenbahnunternehmen und Häfen, Seefahrern, Stauereien, einem effektiven Informationsaustausch zwischen ihnen sowie für die Entwicklung wettbewerbsfähiger und intermodaler Transportdienstleistungen.

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

Original : DE



Neues Handbuch des CIT über den Datenschutz

Das CIT baut seine Angebotsreihe zum Datenschutz aus. Am 15. Dezember 2019 ist das Handbuch über den Datenschutz für Transportunternehmen (MDP) in Kraft getreten, das die bisher geltenden Leitlinien ersetzt.

Datenschutz: Ein Thema, mit dem sich das CIT seit mehreren Jahren befasst

Die [Datenschutz-Grundverordnung \(EU\) 2016/679](#) wurde 2016 angenommen. Sie gilt seit dem 25. Mai 2018.

Das CIT nahm aber seine Arbeiten im Zusammenhang mit dieser Verordnung bereits 2015 auf. Das erste diesbezügliche Produkt des CIT waren die „Leitlinien des CIT über den Schutz der Privatsphäre und die Verarbeitung von den im internationalen Eisenbahnpersonenverkehr verwendeten personenbezogenen Daten (GDP CIT)“. Sie gaben einen Überblick über die Begriffe und Leitgrundsätze, die in der EU für den Schutz von personenbezogenen galten. 2016-2017 arbeitete das CIT dann zwei Musterverträge über die Datenverarbeitung aus, da die GDPR solche Verträge zwischen dem Datenverantwortlichen und dem Datenauftragsverarbeiter vorschreibt (Art. 28 GDPR).

Das MDP: Eine Unterlage für Transportunternehmen zur Anwendung der GDPR

2018 beschloss das GS CIT, seine Arbeiten zu vertiefen. Es stellte nämlich fest, dass die CIT-Mitglieder zusätzliche Erklärungen und Aufschlüsse über die richtige Anwendung der GDPR benötigten. Das GS CIT hatte in der Tat zahlreiche Fragen von Mitgliedern erhalten, zum Beispiel zum Ticketing, zur Einwilligung und zu den Informationen, die den zu erteilen sind.

So wurde beschlossen, ein umfassendes Handbuch über den Datenschutz auszuarbeiten. Auch wenn die GDPR für alle Wirtschaftssektoren gilt, stellt sie je nach Anwendungsbereich spezifische Fragen, was auch für den Eisenbahnsektor zutrifft. Deshalb beschloss das GS CIT, die Artikel der GDPR aus Sicht der Eisenbahnen zu kommentieren, d. h. die Fragen so anzugehen, wie sich die Problematiken im Eisenbahnbereich darstellen. Dabei stützte es sich auf die Leitlinien des europäischen Datenschutz-Ausschusses, auf die auf internationaler und nationaler Ebene ergangenen Urteile und Entscheidungen, wie auch auf die von den CIT-Mitgliedern gestellten Fragen und die darauf erteilten Antworten.

Zusätzlich zu den Kommentaren arbeitete es ebenfalls an Musterklauseln, welche die CIT-Mitglieder für Einwilligungen, Informationen und Cookies verwenden können. Das MDP umfasst zudem die GDP CIT sowie die bereits erwähnten Musterverträge.

Nächste Arbeitsschritte des CIT zum Datenschutz

Es handelt sich um umfangreiche Arbeiten, die das GS CIT 2020 fortzusetzen beabsichtigt. Dabei werden verschiedene Thematiken behandelt.

Nachdem der erste Teil der Kommentare zu den Artikeln der GDPR am 15. Dezember 2019 in Kraft getreten ist, sollen zuerst die Kommentare zu den restlichen Artikeln abgeschlossen werden. Das GS CIT beschloss ausserdem eingehender zu erklären, wie bestimmte in der GDPR vorgesehene Verfahren umzusetzen sind, so zum Beispiel die Impaktanalyse des Datenschutzes und die Interessenabwägung. Wiederholt trat in den Diskussionen ebenfalls die Frage der Datenübermittlung in Drittstaaten auf, die es zu vertiefen gilt. Das GS CIT beabsichtigt ebenfalls, sich mit der Beziehung zwischen Datenschutz und neuen Technologien auseinanderzusetzen.

Für die Realisierung dieser Arbeiten kann das GS CIT auf die Unterstützung der Expertengruppe Datenschutz zählen, die aus Experten und Datenschutzbeauftragten der CIT-Mitglieder zusammengesetzt ist. Falls bestimmte CIT-Mitglieder in dieser Gruppe noch nicht vertreten sein sollten, sind sie eingeladen, mit der Autorin dieses Artikels Kontakt aufzunehmen, um einen Experten zu entsenden.

Der zweite Teil des MDP wird im Dezember 2020 in Kraft treten. Das GS CIT wird die CIT-Mitglieder jedenfalls weiter über dieses Thema informieren.

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

Original : FR



Datenschutz, ein Thema, das im CIT immer wichtiger wird

Einführung der regulatorischen Dienste der TSGA

Das CIT begrüsst die regulatorischen Dienste der TSGA: Ein wichtiger Schritt für die Anwendung der TAP TSI-Verordnung

Die TSGA (TAP TSI Services Governance Association) ist ein nicht-gewinnorientierter Verband, der im Dezember 2016 von der DB, Trenitalia und SNCF Mobilités gegründet wurde und bezweckt, die in der TAP TSI-Verordnung (EU) 454/2011 vorgesehenen Dienste zu erbringen.

Die Einführung der regulatorischen TSGA-Dienste stellt einen Meilenstein für die vollständige Umsetzung der TAP TSI-Verordnung dar und dient den Eisenbahnunternehmen als Katalysator für weitere Schritte in der Digitalisierung.

Bei der von der ERA in Zusammenarbeit mit dem Eisenbahnsektor ausgearbeiteten TAP TSI-Verordnung handelt es sich um die Technischen Spezifikationen der EU für die Interoperabilität der Telematikanwendungen für den Personenverkehr. Sie legt die technischen Spezifikationen fest, damit den Reisenden vor und während der Reise die Informationen über die Fahrpläne und Tarife, die Reservierungs- und Zahlungssysteme, die Behandlung des Reisegepäcks und der Anschlüsse zwischen den Zügen und mit anderen Verkehrsmitteln – wie den städtischen öffentlichen Verkehrsmitteln oder Langstrecken-Busse – zur Verfügung gestellt werden können.

Die TAP TSI-Verordnung ist für die Schiene in Europa von allen Eisenbahnunternehmen, den Infrastrukturbetreibern, den Bahnhofbetreibern und Reisebüros zwingend anzuwenden.

Genauer gesagt haben alle europäischen Eisenbahnunternehmen, die in der Europäischen Union Personenbeförderungen durchführen, die zu den obenerwähnten Aspekten erforderlichen Daten zu liefern. Die TSGA entwickelte die regulatorischen Dienste, um den Austausch solcher Daten zu ermöglichen.

Die regulatorischen Dienste der TSGA haben zum Zweck, die Unternehmen bei der Digitalisierung zu unterstützen und den Austausch der für den Eisenbahnverkehr von effizienten Personenverkehrsleistungen erforderlichen Daten zu verbessern. Diese Dienste werden benötigt, damit Eisenbahnunternehmen ihren Verpflichtungen nachkommen und Dritte ihre Rechte gemäss der TAP TSI-Verordnung wahrnehmen können.

Zusammengefasst umfassen die regulatorischen Dienste der TSGA Folgendes:

- **Datenregister:** Er zeigt, wo die verschiedenen, von der TAP TSI-Verordnung verlangten Daten zu finden sind, wie zum Beispiel die Fahrpläne, die Tarife, die Reservierungssysteme, die öffentlichen Schlüssel für die print@home-Fahrkarten sowie die Meldungen aller Änderungen in diesen Daten;
- **Referenzdaten:** Er liefert die standardisierten Lokalisierungsinformationen und die Listen der Bahnhofcodes in der Europäischen Union;
- **Datenqualitätsmanagement:** Ein Tool, das bezweckt, die Qualität der verfügbaren Datenformate im Datenregister und in den Referenzdaten zu kontrollieren.

Eine TSGA-Lizenz gewährt den Zugriff auf diese drei Dienste. Für TSGA-Mitglieder ist die Lizenzgebühr im Mitgliedsbeitrag bereits inbegriffen. Wer noch nicht TSGA-Mitglied ist, kann eine 12-monatige Lizenz erwerben, die unbeschränkten Zugang zu allen regulatorischen Diensten gibt.

Alle Informationen zu den Lizenzbedingungen stehen auf der Website der TSGA <https://tsga.eu/> zur Verfügung. Seit die DSB, NS und SBB dem Verband beigetreten sind, zählt die TSGA sechs Mitglieder. Sie freut sich auf den Beitritt weiterer Vertragsparteien.



¹ zur Information: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02011R0454-20190616>

Original : EN



PERSONENVERKEHR

Die Arbeitsgruppe CIV legt ihre Arbeiten für das Jahr 2020 fest

In der 47. Tagung der Arbeitsgruppe CIV vom 12./13. November 2019 lag der Akzent auf dem Arbeitsprogramm 2020 des Generalsekretariats des CIT im Bereich Personenverkehr.

Revision der PRR

Wie gewohnt war eines der Hauptthemen der Tagung die Revision der Rail PRR. Der Fokus liegt nun auf dem Standpunkt des Rates (der EU-Mitgliedstaaten), der gerade unter dem finnischen Vorsitz finalisiert wird. Die CER unternahm mit Unterstützung des CIT ein intensives Lobbying. Der Standpunkttext des Rates fällt für den Eisenbahnsektor im Allgemeinen günstig aus. Der Standpunkt des Rates wurde im Dezember 2019 verabschiedet, was bedeutet, dass die Trilog-Verhandlungen zwischen der EU-Kommission, dem Parlament und dem Rat Anfang 2020 beginnen.

Revision des AIV

Gestützt auf Rückmeldungen aus der Konferenz der Reklamationsdienste Personenverkehr in Wien und Anregungen der CIT-Mitglieder hiess die Arbeitsgruppe CIV den vorgeschlagenen Arbeitsplan für die Revision des AIV gut. Sie soll in zwei Schritten erfolgen:

- Im ersten Schritt sollen bereits ab 2020 die Rückmeldungen und eingegangene Kommentare aus verschiedenen Quellen behandelt werden, zum Beispiel das e-Ticketing und die Zukunft der derzeitigen Kapitel 5 und 6.
- Der zweite Schritt wird eingeleitet, sobald der definitive Text der revidierten PRR zur Verfügung steht (voraussichtlich Ende 2020).

Datenschutz und PNR-Richtlinie (EU) 2016/681

Der erste Teil des Handbuches über den Datenschutz (MDP) des CIT trat am 15. Dezember 2019 in Kraft. Das GS CIT arbeitet bereits am zweiten Teil des MDP, der zusätzlich Kommentare zu GDPR-Artikeln und Vorlagen zu verschiedenen GDPR-Verfahren sowie Lösungen für die Übermittlung von personenbezogenen Daten in Nicht-EU-Länder enthalten wird (siehe dazu auch den Artikel auf Seite 3). Eine weitere damit verbundene Frage betrifft die mögliche Ausweitung der [PNR-Richtlinie \(EU\) 2016/681](#) auf weitere Verkehrsträger nebst dem Flugverkehr, zum Beispiel auf den Eisenbahnverkehr. Der Eisenbahnsektor lobbyiert aktiv dagegen, da sich die mögliche Einführung auf die Eisenbahnen sehr negativ auswirken würde.

Multimodalität – Musterverträge für die Luft-Eisenbahn-Zusammenarbeit

Auf EU-Ebene, aber auch im Eisenbahnsektor selbst, steht die Multimodalität weit oben auf der Tagesordnung, so zum Beispiel mit den laufenden Luft-Eisenbahn- und den Haus-Haus-Projekten der UIC, zu denen das CIT einen aktiven Beitrag leistet. Ein weiteres konkretes Ergebnis der CIT-Arbeiten im Bereich Multimodalität sind die CIT-Musterverträge für die Luft-Eisenbahn-Zusammenarbeit.

MIRT – Arbeitsplan 2020

Das GS CIT konnte bereits jetzt eine Liste verschiedener Anträge für Änderungen im MIRT vorstellen, die im Dezember 2020 in Kraft treten werden. Nebst redaktionellen Änderungen sind auch wichtige Fragen anzugehen, wie zum Beispiel die überarbeiteten Begriffsbestimmungen, wie jene des „ausgebenden Unternehmens“. Eine weitere wichtige Aufgabe wird die Unterstützung jener CIT-Mitglieder sein, die bisher noch nicht auf den neuen CIT-Sicherheitsuntergrund 2012 umgestellt haben, da der alte Sicherheitsuntergrund 1996/2006 am 31. Dezember 2021 aufgehoben wird.

Nächste Tagung Personenverkehr

Die nächste Tagung der Arbeitsgruppe CIV findet am 11./12. Februar 2020 in Bern statt. Hauptthemen werden die Einleitung der Revision des AIV und die Änderungen im MIRT und im MDP für Dezember 2020 sein.

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

Original : EN



Die Arbeitsgruppe CIV hat schon 2020 im Blickfeld

Aktuelles aus der Arbeit der Arbeitsgruppe CIV/SMPS

Die Ausrichtung der Arbeit des CIT an der Schnittstelle dualer Rechtsregime COTIF/CIV und SMPS trägt zu mehr Transparenz und Rechtssicherheit der angebotenen Dienstleistungen im internationalen Eisenbahnpersonenverkehr Ost-West und West-Ost bei. Vor dem Hintergrund einer vorgelagerten aufeinanderfolgenden Beförderung im Geltungsbereich SMPS stellen sich eine Reihe bedeutender praktischer Rechtsfragen aus Sicht des geltenden Eisenbahnbeförderungsrechts bezüglich Durchführung und Abwicklung der gesamten Beförderung auch im Model der Unterbeförderung.

Rechtliche Notwendigkeit

Die Verkehrsverbindungen im internationalen Personenverkehr Ost-West und West-Ost sind Gegenstand internationaler, regionaler und nationaler Rechtsregime. Da unterschiedliche Rechtsvorschriften zu Rechtsunsicherheit für die Fahrgäste aber auch für die betroffenen Beförderer und Mitglieder des CIT führen können, ist das Verständnis der geltenden Rechte und Pflichten im grenzüberschreitenden Personenverkehr an der Schnittstelle von COTIF/CIV, EU-Verordnung 1371/2007 (PRR) sowie SMPS unabdingbar.

Gegenwärtige Arbeitsschwerpunkte

Unter Berücksichtigung der oben genannten Ausgangslage wurde das CIT-Projekt «Rechtliche Interoperabilität CIV/SMPS» im Jahr 2011 mit der Unterstützung von der OTIF und der OSShD gestartet.

Gestützt auf die Erkenntnisse aus der Vergleichstabelle für die Geltungsbereiche COTIF/CIV-PRR-SMPS arbeitet das GS CIT gegenwertig an standardisierten vertraglichen Rechtslösungen für den internationalen Personenverkehr CIV/SMPS in Form einer Checkliste.

Angesichts der massgeblichen Änderungen, die seit 2014 in das SMPS eingeführt wurden, sowie der laufenden Revision der PRR, stellte das GS CIT fest, dass die Vergleichstabelle zu den Haftungsregimen COTIF/CIV-PRR – SMPS aktualisiert werden sollen. Für diese Arbeiten ist ein schrittweises Vorgehen vorgesehen. Zunächst wird die Tabelle angesichts des aktualisierten SMPS in Abstimmung mit dem OSShD Komitee überarbeitet.

Sobald der Text der revidierten PRR bekanntgemacht wird, wird die Vergleichstabelle mit den neuen PRR Vorschriften aktualisiert und anschliessend vom GS CIT zusammen mit der OSShD neu herausgegeben werden.

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

Original : DE



CIV/SMPS working group



Die Arbeitsgruppe CIM des CIT freut sich auf ein spannendes Jahr 2020

Die Arbeitsgruppe des CIT im Güterverkehr (AG CIM) traf sich im November 2019 zu ihrer Herbstsitzung in Bern. Viele Themen wurden 2019 abgeschlossen und spannende Themen warten 2020 auf sie.

Digitalisierung

Die AG CIM wurde über den Stand des Projektes „Digital Transport and Logistics Forum“ (DTLF) der Europäischen Kommission und zur eFTI-Verordnung (die Verordnung über europäische Güterverkehrsinformationen) informiert. Der Vertreter des GS CIT, Erik Evtimov, wurde als Teilnehmer des DTLF-Koordinierungsteams ausgewählt um den Informationsfluss zwischen den einzelnen DTLF-Gruppen sicher zu stellen und kann der AG CIM daher „aus erster Hand“ zu den Themen berichten.

Seit geraumer Zeit steht auch das Thema «Blockchain» und «Smart Contracts» auf der Tagesordnung der AG CIM. Die Teilnehmer schlugen vor, dass Anwendungsfälle («use-cases») zur Blockchain / Smart Contracts an den Berner Tagen 2020 mit dem Thema «Digitalisierung» diskutiert werden könnten. Dies würde es der AG CIM ermöglichen, ihre Arbeiten so auch gezielter an möglichen Anwendungsfällen auszurichten.

Neue Beförderungsmodelle und deren Abbildung in den Produkten Güterverkehr des CIT

Seit einiger Zeit diskutiert die AG CIM Fragen zu Beförderungsmodellen und einer gegebenenfalls erforderlichen Umsetzung/Anpassung in den Produkten Güterverkehr. Ziel der Diskussionen ist insbesondere die korrekte und einheitliche Eintragung von Informationen im CIM-Frachtbrief, welche mit den rechtlichen Erfordernissen der Rechtsvorschriften CIM übereinstimmen müssen. Die Teilnehmer besprachen nun, wie die gewonnenen Ergebnisse praktisch verwertet werden. Die Arbeiten sollen an der nächsten Sitzung im 2020 abgeschlossen werden.

TAF-TSI Company Codes

Neu stand das Thema TAF-TSI in Zusammenhang mit den Unternehmenscodes auf der Tagesordnung. Hintergrund hiervon ist, dass die ERA (Europäische Eisenbahnagentur) eine Umstellung des derzeitigen Codes-Systems anstrebt. Die weitreichenden Auswirkungen für die Eisenbahnunternehmen müssen daher auch in der AG CIM diskutiert werden.

Expertengruppe Verschlüsse

Die Expertengruppe Verschlüsse wird ihre Arbeiten im 2020 neu ausrichten. Ein spannendes Thema werden hierbei sicher Fragen zu elektronischen Verschlüssen bilden, welche momentan vor allem bei Verkehren von China und Russland nach Europa diskutiert und erprobt werden.

Veranstaltung eines Workshops in Zusammenhang mit dem Ausschuss CIM in 2020

Momentan laufen im Eisenbahnverkehrssektor auf unterschiedlichen Ebenen Diskussionen zur Anwendung des Frachtbriefs in der Funktion eines Konnossements (echtes «Bill of Lading»). Um Klarheit zu schaffen beschloss die AG CIM, im Zusammenhang mit dem Ausschuss CIM einen Workshop abzuhalten, der das Thema «Funktion der Transportdokumente (Wertpapier, Warenbegleitpapier,...)» aufgreift. Darüber hinaus wird auch ein weiteres Thema im Rahmen dieses Workshops behandelt: die neuen Incoterms® 2020. Die Produkte des CIT verweisen für die Zahlung der Frachtkosten direkt auf die Incoterms 2010. Im 2020 sollen die Dokumente des CIT daher unter Heranziehung der neuen Incoterms-Vermerke aktualisiert werden.

Nächste Sitzung

Die nächste Sitzung der Arbeitsgruppe CIM findet am 24. und am 25. Juni 2020 in Bern statt.

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

Original : DE



Die Teilnehmer der AG CIM können auf ein erfolgreiches Jahr 2019 zurück blicken.

Venedig ganz im Zeichen der «Multimodalität»: gemeinsam organisiertes CIT-Seminar mit ATTICA und Trenitalia

Das Thema Multimodalität wird auch im CIT immer wichtiger denn nie wurden so viele Güter bewegt und so viel Ware auch über längere Strecken versendet wie heute. Die Globalisierung macht immer längere Transportwege erforderlich und nach makroökonomischen Prognosen wird beispielsweise der europäische Landgüterverkehr bis 2030 um bis zu 30% wachsen. Ein Verkehrsträger alleine wird die gesteigerten Transportaufkommen in Zukunft wohl kaum bewältigen können. Auch Reisende verlangen nach abgestimmten multimodalen Lösungen, um sich möglichst bequem von Tür zu Tür zu bewegen.

Vor diesem Hintergrund fand im Oktober in einem ehemaligen Kloster der Crociferi in Venedig ein mit der Attica Group und Trenitalia organisiertes Seminar statt, welches das Thema Multimodalität von allen Seiten beleuchtete.

Vielfältige Präsentationen zum Thema Multimodalität

Der erste Tag des Seminars war unterschiedlichen Präsentationen gewidmet: Die Präsidentin des CIT-Ausschusses Multimodalität, Maria Kalimeri (ATTICA), begrüßte alle Teilnehmer und stellte die Arbeiten des Ausschusses Multimodalität vor. Anschliessend widmete sich das Seminar dem multimodalen Personenverkehr und die Vize-Präsidentin des CIV-Ausschusses, Isabelle Saintilan (SNCF), gab einen Überblick über die Arbeiten des CIV-Ausschusses zu multimodalen Themen. Ulrich Fikar von CER ging dann auf den Rechtsrahmen der EU zum multimodalen Verkehr ein.

Nina Scherf (GS CIT) erhielt ebenfalls die Gelegenheit, die vom CIT entwickelten Produkte im Bereich Eisenbahn-Strassengüterverkehr und Eisenbahn-Seeverkehr vorzustellen.

Der erste Tag schloss mit einer Präsentation der stellvertretenden Generalsekretärin von CCTT, Natalia Stepanova, zum eurasischen intermodalen Eisenbahnverkehr zwischen China, Japan und Europa.

Technische Besichtigungen eines Schiffes der ANEK LINES im Hafen von Venedig und der Santa Lucia Eisenbahnstation

Der Vormittag des zweiten Seminartages war technischen Besuchen eines RoPax¹ Schiffes der ANEK LINES im Hafen von Venedig sowie dem Ablauf in der Eisenbahnstation «Santa Lucia» gewidmet.

Am Nachmittag erwartete die Teilnehmer weitere spannende Vorträge. Den Anfang hierbei machte Anastasia Aleksandrovskaya von RZD und stellte die Vorgaben der SMGS-Vorschriften in Zusammenhang mit multimodalen Verkehren vor. Der stellvertretende Generalsekretär des CIT, Erik Evtimov, erläuterte sodann die CIT-Arbeiten zum multimodalen Verkehr und den Hinterlandverbindungen von Häfen mit der Schiene. Eric Guenther (UIC) gab einen Beitrag zu den multimodalen Arbeiten der UIC im Bereich Güterverkehr bevor der Vertreter von Mercitalia, Aldo Maietta, die praktischen Arbeiten des Unternehmens veranschaulichte. Zum Ende verdeutlichte Fabrice Setta das UIC MERITS System für den multimodalen Personenverkehr.

Das GS CIT und alle Teilnehmer des Seminars möchten sich bei der Präsidentin des Ausschusses Multimodalität, Maria Kalimeri (ATTICA) und bei Trenitalia für die engagierte Unterstützung bei der Durchführung dieses abwechslungsreichen und spannenden Seminars in Venedig bedanken.

Ein konkretes Beispiel für neue multimodale Verkehre bei dem der CIM/SMGS-Frachtbrief verwendet wird und das viele der am Seminar behandelten Fragen aufgreift, ist auf Seite 9 dieser CIT-Info-Ausgabe enthalten.

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

Original : DE



Einige Teilnehmer des Seminars nach der Besichtigung der Santa Lucia Eisenbahnstation. Die Eisenbahnstation befindet sich im Rücken des Fotografen.

¹Begriff «RoPax» bezeichnet Kombifahren mit der Möglichkeit, sowohl Frachtgut als auch Passagiere zu befördern.

Der Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS zum ersten Mal im Einsatz für multimodale Verkehre aus China nach Europa

Es ist in vielerlei Hinsicht eine Premiere: die multimodale Verbindung zwischen Xi'an in Zentralchina und Hamburg über Kaliningrad, teilweise mit der Fähre und mit einem einzigen Frachtbrief CIM/SMGS. Am Dienstag, den 12. November 2019, kam die Ladung aus China auf der deutschen Insel Rügen an und legte im Ostseehafen Mukran an. Sie hatte gerade die Ostsee mit der Fähre überquert, die aus dem Hafen von Baltysk aus der russischen Region Kaliningrad stammt. Die Ladung war mit der Eisenbahn von China dorthin gelangt. Von Mukran aus setzte sie die Reise mit der Bahn nach Hamburg fort.

Go West: Multimodale Verbindung von Zentralchina bis zur Insel Rügen

Obwohl es sich nach einem komplexen Rätsel anhört, wird die Logistikköpfung als Meilenstein auf der Neuen Seidenstrasse gefeiert. Es ist ein neues Logistik-Produkt mit einer Transitzeit von elf Tagen von Xi'an nach Mukran, mit dem Ziel, die Transportzeit auf nur zehn Tage zu reduzieren. Die attraktive Transportdauer ist zum Teil auf die Vereinfachung der Zollverfahren durch den Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS zurückzuführen. Wo Europa die Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (ER CIM) anwendet, wenden Russland, China und andere asiatische Länder das SMGS-Übereinkommen an. Mit dem Frachtbrief CIM/SMGS sind diese Systeme überbrückt, was zu weniger Bewegungsunterbrechungen, Verzögerungen, Mehrkosten und Verwaltungsaufwand führt.

Mit der erstmaligen Verwendung eines einzigen Frachtbriefs CIM/SMGS im multimodalen, transkontinentalen Verkehr auf Schiene und See hat das gemeinsame Unternehmen der russischen, belarussischen und kasachischen Bahnen UTLC ERA in Zusammenarbeit mit der BPRM (Baltic Port Rail Mukran) einen neuen Weg gefunden, um die Transitzeiten zu verkürzen und das Transportvolumen auf der neuen Seidenstrasse zu erhöhen.

Darüber hinaus wird der Frachtbrief CIM/SMGS erstmals nicht

nur für zwei international unterschiedliche Rechtssysteme, sondern auch für zwei verschiedene Verkehrsträger eingesetzt – Schiene- und Seebeförderer, was seit Jahren ein anerkanntes Ziel und Tätigkeitsbereich des CIT ist.

Kaliningrader Gebiet

Der Dienst ist auch insofern einzigartig, als er ein weiteres Beispiel dafür liefert, wie die Region Kaliningrad als praktikable Alternative zur häufig überlasteten Route über den Grenzübergang Malaszewicze-Brest zwischen Polen und Weissrussland dienen könnte. Die russische Enklave ermöglicht den Landverkehr nach Polen, aber auch die Abfahrt von Seehäfen zu westeuropäischen Häfen.

Mit der Beförderung über die Ostsee hat die chinesische Initiative der neuen Seidenstrasse nun einen neuen Korridor von Kaliningrad (ehemals Königsberg) direkt nach Deutschland erhalten. Der Hafen von Kaliningrad ist über kurze Fährverbindungen mit dem gesamten Ostseeraum verbunden und birgt ein enormes Potenzial. Der Erfolg dieser neuen Route hängt jedoch vom Grad der Integration und Interaktion zwischen allen Verkehrspartnern ab.

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

Original : DE



Der erste chinesische Zug auf der »neuen Seidenstraße« erreicht den Hafen von Mukran (12.11.2019)
Quelle: www.jungewelt.de



Der 28. Ausschuss CUI arbeitet weiter an harmonisierten vertraglichen Regelungen zur Infrastrukturnutzung

Die Mitglieder des Ausschusses CUI stellten sich an der Tagung einigen kniffligen rechtlichen Fragen. Hierbei wird der Ausschuss CUI nun auch von Sandra Dobler vom Generalsekretariat CIT verstärkt.

Europäischer Mustervertrag über die Eisenbahn-Infrastrukturnutzung (E-SCU-I)

Der Ausschuss CUI diskutierte weitere Schritte um den im letzten Jahr entworfenen Mustervertrag über die Eisenbahn-Infrastrukturnutzung mit RNE voranzutreiben. Es sieht derzeit sehr positiv aus, dass die Aufnahme von konkreten inhaltlichen Gesprächen hierzu gelingen könnte.

So konnte im August dieses Jahres eine erste Kick-off-Sitzung mit RNE abgehalten werden an der das CIT die Gelegenheit hatte, die Arbeiten des Ausschusses CUI vorzustellen und die Teilnehmer von RNE in die Arbeiten einzuführen. Die RNE-Generalversammlung muss nun noch konsultiert werden, bevor weitere konkrete Schritte für die zukünftige Arbeit mit dem CIT zur Frage des Nutzungsvertrags vereinbart werden.

RNE/FTE-Projekt „Redesign of the International Timetabling Process“ (TTR)

Die Teilnehmer des Ausschusses CUI hatten an der Tagung die Gelegenheit, sich über das RNE/FTE TTR-Projekt zu informieren. Eingeladen war ein Vertreter von Forum Train Europe (FTE), der einen informativen Einblick in das Projekt gab: Ziel des TTR-Projekts¹ ist die Neugestaltung des Planungs- und Zuweisungsprozesses für Kapazitäten und Trassen; der neue Prozess wird durch gemeinsame IT-Systeme unterstützt, die europaweit eingesetzt werden sollen. Um diesen Prozess vollständig umzusetzen, muss die Einhaltung des Rechtsrahmens gewährleistet sein. Aus diesem Grund nimmt das Generalsekretariat des CIT regelmässig an der «TTR Legal Task Force» teil, die das Projekt rechtlich unterstützt.

Diskussion zur Erstellung von vertraglichen Dokumenten zur Nutzung von Serviceeinrichtungen

Bereits in 2014 hatte eine ad hoc Arbeitsgruppe „GTC-SF“ mit der Erstellung von Allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Nutzung von Serviceeinrichtungen (GTC-SF) begonnen. Grundlage der Arbeiten waren damals die bereits mit RailNetEurope (RNE) ausgearbeiteten Europäischen Allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Infrastrukturnutzung (E-GTC-I), welche auf die Bedürfnisse zur Nutzung von Serviceeinrichtungen angepasst wurden. Zu dieser Zeit war die Umsetzung von Artikel 13 der Richtlinie 2012/34/EU (Bedingungen für den Zugang zu Leistungen) in nationales Recht in einigen EU-Ländern noch nicht erfolgt, so dass der Ausschuss CUI beschlossen hatte, diese Arbeiten zu verschieben bis die Umsetzung auf Europäischer Ebene weiter fortgeschritten ist.

Nun nahm der Ausschuss CUI die Arbeiten zur Entwicklung von Allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Nutzung von Serviceeinrichtungen wieder auf. Eine besondere Herausforderung, welche sich hierbei stellt, ist die Tatsache, dass Serviceeinrichtungen ganz unterschiedlich betrieben werden und Regelungen zur Haftung von Einrichtungsbetreibern und Nutzern unterschiedlich gestaltet sind.

Zu Beginn der Arbeiten wurden vom Vorsitzenden des Ausschusses, Adriaan Hagdorn (NS), nun ein paar grundlegende rechtliche Fragen vorgestellt: Wie werden Serviceeinrichtungen nach EU-Recht definiert und welche Serviceeinrichtungen fallen unter die Rechtsvorschriften CUI? Inwieweit fallen Eisenbahninfrastrukturanlagen unter das Mindestzugangspaket von Anhang II Nr.1 der Richtlinie 2012/34/EU und können damit nur von Infrastrukturbetreibern betrieben werden und inwieweit unter Anhang II Nr.2 der gleichen Richtlinie, könnten dann aber auch von anderen Betreibern (EVUs und Dritten) betrieben werden? Die rechtlichen Diskussionen sollen nun noch einmal vertieft und Anfang des nächsten Jahres abgeschlossen werden. Darüber hinaus wurden auch verschiedene Haftungsregelungen, die in den Dokumenten der Betreiber von Serviceeinrichtungen zu finden sind, besprochen. Das Feedback zeigte, dass die Haftungsregelungen manchmal sehr unterschiedlich sind, dass es aber keinen wirklichen Grund dafür gibt und eine Harmonisierung daher möglich ist.

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

Original : DE



Die Mitglieder des Ausschusses CUI stellten sich an der Tagung einigen kniffligen rechtlichen Fragen.

¹Weitere Informationen zum TTR-Projekt können der Homepage von FTE (<http://www.forumtraineurope.eu/services/ttr/>) oder RNE (<http://rne.eu/sales-timetabling/ttr/>) entnommen werden.



Eintragung von Linien zur See und Binnengewässern gemäss COTIF

Das COTIF/CIM 1999 sieht in Artikel 1 § 4 CIM einen sogenannten rail+ Ansatz vor, wenn die grenzüberschreitende Eisenbahngüterbeförderung durch eine Beförderung zur See (Seefracht) oder eine grenzüberschreitende Güterbeförderung auf Binnenwasserstrassen (Binnenschifffahrt) ergänzt wird. Insbesondere kann der rail+ Ansatz die zusätzliche Güterbeförderung auf den Seelinien sowohl international als auch intern (z.B. Intercoastal) mit einem durchgehenden Vertrag erfolgen. Diese Anwendung unterscheidet sich vom kombinierten Schienen-Strassenverkehr grundsätzlich, da letztere nur für den nationalen Strassenverkehr in Ergänzung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs gelten. Das CIT hat in der Zwischenzeit für die Mitglieder Allgemeine Geschäftsbedingungen Eisenbahn-Seeverkehr (AGB Eisenbahn-Seeverkehr) entwickelt, die mit einem Mustervertrag für den Eisenbahn-Seeverkehr flankiert sind.

Wie erfolgt die Geltung des durchgehenden Beförderungsvertrags auf die eingetragenen Linien zur See oder Binnengewässern?

Die Eintragung der Seestrecken in die OTIF Liste der Linien zur See oder Binnengewässer CIM gemäss Artikel 24 COTIF verlangt für die Geltung des durchgehenden Beförderungsvertrags keine

Spezifizierung des Seebeförderers für die Seestrecke. Ob eine Eisenbahnfähre oder Schifffahrtsgesellschaft die Linie betreiben wird, wird nach der einvernehmlichen Eintragung der Seestrecke durch die beiden COTIF-Mitgliedsstaaten (Artikel § 3 COTIF), die dadurch über See verbunden werden im Rundschreiben des Generalsekretärs der OTIF kenntlich gemacht.

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

Original : DE





CIT Generalversammlung vom 14. November 2019

Unter der Leitung der neuen CIT-Präsidentin Maria Sack (DBAG) stellte die Generalversammlung die Weichen für die Arbeiten des CIT bis ins Jahr 2025.

Im ersten statutarischen Teil der Generalversammlung genehmigte die Generalversammlung die Bilanz und Erfolgsrechnung 2018 mit einem Ertragsüberschuss von CHF 5'492 sowie das Budget für das Jahr 2020 mit einem gegenüber dem Vorjahr um CHF 45'000.-- auf CHF 2'234'500 reduzierten Betrag. Der Mitgliederbestand bleibt mit 132 Vollmitgliedern und 7 assoziierten Mitgliedern konstant. Ausserdem wurden die Amtsperioden von Gerald Wieser (Rail Cargo Austria) im Vorstand und von Adriaan Hagdorn (NS) als Präsident des Ausschusses CUI für eine weitere Periode verlängert. Schliesslich genehmigte die Generalversammlung den Arbeitsplan für das Jahr 2020.

In einem zweiten Teil präsentierte die Präsidentin die Arbeiten des Vorstands zur Entwicklung der Strategie, welche in diesem Jahr durchgeführt wurden. Dabei ging es um die Identifizierung der Megatrends, welche die Arbeiten des CIT beeinflussen (u.a. Digitalisierung, zunehmender Wettbewerb im Güter- und Personenverkehr, Multimodalität) sowie die Antworten des CIT mit seinen Produkten und Dienstleistungen auf diese Entwicklungen.

Die Präsidentin erläuterte, die vom Vorstand definierten 10 Schlüsselprioritäten für die Arbeiten des CIT bis ins Jahr 2025 (siehe box). Der Generalsekretär des CIT erläuterte den Teilnehmerinnen und Teilnehmern wie er die vom Vorstand definierten Schlüsselprioritäten im Rahmen der Arbeiten des CIT einfließen lassen will. Schliesslich wurde auf die zunehmende Bedeutung einer adäquaten Kommunikation über die Arbeiten gesprochen und ein neues CIT-Kommunikations-Tool vorgestellt (PITCH). Diese Dokumente werden allen Mitgliedern des CIT mit dem Jahresbericht 2019 zugestellt.

Wie üblich wurde schliesslich über die Arbeiten des letzten Jahres in den Bereichen Personenverkehr, Güterverkehr, Multimodalität und Infrastruktur berichtet. Die Generalversammlung konnte zur Kenntnis nehmen, dass das im letzten Jahr verabschiedete Arbeitsprogramm erfolgreich abgearbeitet werden konnte.

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

Original : DE

10 strategic objectives from now to 2025



1. Fostering digitalisation

As a platform for RUs, CIT enables digitalisation, helping to define the functionalities of carriage documents and design claims management/after-sales processes and supplying IT developers with comprehensible, legally compliant documents and manuals

2. Products for a competitive environment

CIT develops new products and updates existing ones dating from the "era of cooperation" in the light of increasing competition and the resultant new business models

3. Legal solutions for multimodality

In collaboration with partner organisations from other transport modes, CIT develops common multimodal products to smooth the transition between means of transport in a legally-sound manner ("legal bridges") with a focus on door to door carriage.

4. Implementation of international and national transport law at company level

CIT helps its member companies monitor and implement COTIF law and the UN and EU transport law relevant to them by supplying them with business-focused and practically-oriented products which can be used in international and national traffic.

5. Fostering Eurasian transport

In collaboration with partner organisations, CIT works to simplify the performance of Eurasian transport by harmonising and digitalising the relevant carriage documents

6. Harmonising network access contracts

In collaboration with RNE (amongst others), CIT develops harmonised contractual solutions for the use of railway infrastructure and corridors and other services, such as to simplify the performance of cross-border carriage

7. Acknowledged centre of excellence for issues connected with transport law

CIT establishes itself as a key centre of excellence for transport law, whilst also covering other legal areas such as data protection, network access, and competition law in its remit

8. Collaboration with other organisations and standardisation bodies

CIT collaborates closely with authorities, organisations and standardisation bodies in order to simplify the execution of cross-border traffic from a legal perspective

9. Skills fit-for-purpose

Within the existing budget framework, CIT orients its staffing policy towards implementing its strategic objectives and supporting and strengthening its members

10. Focus on training

CIT offers its members initial and top-up training, either in situ or via e-learning modules, adds an "explanatory" section to its products for new staff members, and keeps its members regularly informed of the latest developments

Neuzugang im Sekretariat des CIT

Das Generalsekretariat des CIT hat Frau Claudia Beyeler als Nachfolgerin von Frau Chantal Schweizer eingestellt. Sie hat ihre Stelle am 1. November 2019 angetreten. Frau Beyeler kümmert sich schweremässig um die Mitgliedschaften, die Finanzen sowie um die Personalfragen und sie unterstützt zusätzlich den Bereich Güterverkehr.

Wir heissen unsere neue Mitarbeiterin im CIT herzlich willkommen und freuen uns auf die Zusammenarbeit.





CIT KALENDER

Datum	Tagungen	Ort	Verantwortlich
13-15. Januar	Workshop for Iranian Railways	Teheran	CB
11-12 Februar	48th CIV Working Group	Bern	SDO
13-14 Februar	CIT Berner Tage	Bern	CB
26 März	CIM Committee	Bern	EE
31 März-1 April	CIT Data Protection Experts Group	Warsaw	SDO
17-19 März	WG Seals	Bern	DSC
23 April	Vorstand 1/2020	Bern	CB
12-13 Mai	49th CIV Working Group	Prague	SDO
14 Mai	29 CUI Committee		NS
24, 25 Juni	WG CIM	Bern	EE
15-16 Juli	CIM/SMGS Expert Group	Warsaw	DSC
9-10 September	CIM/SMGS Steering Group	Bern	DSC
17 September	Vorstand 2/2020	Warsaw	CB
(tbd) September	Claims Department Conference	Rome	SDO
(tbd) September	CIV Committee	Rome	SDO
(tbd) Oktober	CUI Committee	Bern	NS
17-18 November	50th CIV Working Group	Bern	SDO
19 November	CIT General Assembly	Bern	CB
25, 26 November	CIM WG	Bern	EE

Agenda mit CIT-Beteiligung

Datum	Tagungen	org.	Ort	Veran.
22 Januar	DTLF SG1/SG2	DTLF	Brussels	EE
30 Januar	DB Symposium	DB	Berlin	CB / EE
4 Februar	UIC PASSAGE	UIC	bern	SDO
6 Februar	UIC Commuter and Regional Train Services	UIC	Bern	SDO
10 Februar	UIC SG Wagon users	UIC	Paris	NS
18 Februar	CER European Railway Award	CER	Brussels	CB
18 Februar	CER Passenger Working Group	CER	Brussels	SDO
19 Februar	CER General Assembly	CER	Brussels	CB
25 – 28 Februar	Inland Transport Committee	UNECE	Geneve	EE
27 Februar	UIC Door-to-Door Group	UIC	Bern	SDO
3-4 März	UIC Air-Rail Group	UIC	Geneva	SDO
1-3 April	IRFC 2020	IRFC	Prague	EE
7 April	UIC SG Wagon users	UIC	Paris	NS
7 April	UIC Passenger Services Group	UIC	Paris	SDO
21 April	CER Customer Liaison Group	CER	Brussels	SDO
04-07 Mai	DTLF SG1 / SG2	DTLF	Brussels	EE
26 Mai	UIC SG Wagon users	UIC	Paris	NS
26 Mai	UIC Door-to-Door Group	UIC	Paris	SDO
27-28 Mai	UIC Air-Rail Group	UIC	Paris	SDO
27-28 Mai	UIC High-Level Freight Meeting	UIC	Vienna	CB
02-04 Juni	Global Rail Freight Conference	UIC	Riga	CB

CIT KALENDER

Agenda mit CIT-Beteiligung

Datum	Tagungen	org.	Ort	Veran.
08.-12 Juni	OSJD Minister conference	OSJD	Hungary	CB
10 Juni	DTLF Plenary	DTLF	Brussels	EE
16 Juni	European Regional Assembly	UIC	Paris	CB
23 Juni	CER Passenger Working Group	CER	Brussels	SDO
15 September	UIC Door-to-Door Group	UIC	Brussels	SDO
16-17 September	UIC Air-Rail Group	UIC	Brussels	SDO
17 September	CER Passenger Working Group	CER	Brussels	SDO
18 September	CER Customer Liaison Group	CER	Brussels	SDO
21 September	CER & GA	CER	Berlin	CB
02 Oktober	CER High Level Passenger Meeting	CER	Budapest	CB
15 Oktober	UIC Air-Rail Group	UIC	Paris	SDO
25 November	UIC Passenger Services Group	UIC	Luxembourg	SDO

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