



- 2 Eisenbahntransportrecht und Liberalisierung
- 4 Die CIV Arbeitsgruppe feiert ihre 50. Tagung
- 5 Zusammenarbeit zwischen dem TBNE und dem CIT
- 6 Aktuelles aus der 19. Sitzung der Arbeitsgruppe CIV/SMPS
- 7 AG CIM
- 8 6. Tagung des Ausschusses Multimodalität
- 9 Neuaufstellung der Expertengruppe „Verschlüsse“ des CIT
- 10 CUI Ausschuss
- 11 Recht und Praxis
- 12 CIT ITSELF
- 13 Kalender



EDITORIAL

Liebe Leserinnen und Leser,

Schon wieder ist ein Jahr zu Ende! Allerdings ein Jahr, das uns wegen der COVID-19 Pandemie für lange Zeit in Erinnerung bleiben wird!



Trotz den erschwerten Rahmenbedingungen konnte das CIT den grössten Teil des von der Generalversammlung im November 2019 verabschiedeten Arbeitsprogramms abarbeiten. Im Personenverkehr wurde der politische Prozess für die Revision der Fahrgastrechte abgeschlossen. Das CIT hat die Umsetzungsarbeiten in Angriff genommen, damit der Sektor rechtzeitig für die Inkraftsetzung Anfangs 2023 bereit sein wird. Beim Güterverkehr stand im Jahr 2020 die Digitalisierung der Transportdokumente im Fokus. Arbeiten auf Stufe der Regulierung (u.a. DTLF, eFTI) aber auch auf Sektorebene (digitalisierte Tatbestandsaufnahme CIT20a) konnten fortgeführt und zum Teil abgeschlossen werden. Hervorheben möchte ich auch die

grossen Fortschritte, welche gemeinsam mit RailNetEurope (RNE) bei der Erarbeitung eines Standardvertrags für die Nutzung der Infrastruktur erreicht wurden.

Wir hoffen, dass im Verlaufe der ersten Hälfte des nächsten Jahres wieder zur ersehnten Arbeitsnormalität zurückgekehrt werden kann. Man merkt erst was man hatte, wenn man es nicht mehr hat!

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

Cesare Brand
Generalsekretär des CIT



Eisenbahntransportrecht und Liberalisierung

Die Marktordnung im Eisenbahnbereich

Mit der EU-Richtlinie 91/440 hat die Liberalisierung des Eisenbahnsektors in den Neunzigerjahren im Güterverkehr begonnen. Die schrittweise Marktöffnung im Güter- und Personenverkehr hat ein vorläufiges Ende im Dezember 2016 mit dem 4.- Eisenbahnpaket gefunden, welches einen einheitlichen, liberalisierten europäischen Eisenbahnraum schafft. Ab diesem Jahr mit der Liberalisierung der nationalen Personenverkehre haben alle Eisenbahnunternehmen in der EU das Recht, kommerzielle Schienenverkehrsdienstleistungen im Güter- und Personenverkehr in der gesamten EU anzubieten.

Das geltende Eisenbahntransportrecht eine adäquate Lösung für die liberalisierte Marktordnung?

Das internationale Eisenbahntransportrecht regelt den privatrechtlichen Teil des Eisenbahntransportgeschäfts, nämlich den Transportvertrag zwischen dem Kunden im Güterverkehr bzw. dem Reisenden im Personenverkehr mit dem Eisenbahnverkehrsunternehmen. Dieses Recht ist im Übereinkommen **über den internationalen Eisenbahnverkehr** (COTIF 99) geregelt und betrifft grenzüberschreitende Beförderungen von Gütern als auch von Personen. Zwei von sieben Anhängen des COTIF (Anhänge A und B) regeln das zivilrechtliche Vertragsverhältnis zwischen den Kunden der Eisenbahnbeförderung einerseits und den Beförderern andererseits. Anhang D regelt die Verwendung von Wagen und Anhang E die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur. Die Anhänge C sowie F und G sind technischer Natur. Das COTIF-Regime gilt – mit Einschränkungen für einzelne Länder – europaweit und im angrenzenden asiatisch-afrikanischen Mittelmeerraum bis in den mittleren Osten für 50 Staaten. Die EU ist dem COTIF mit Wirkung vom 1. Juli 2011 beigetreten.

Im Bereich des Personenschienenverkehrs wurde der Anhang A (Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen CIV) durch die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr ergänzt. Diese befindet sich zur Zeit in Revision.

Die COTIF 99 hatte das Ziel, die angedachte Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs auf der Ebene der Transportverträge für die Parteien des Transportvertrages umzusetzen. Allerdings startete der Wettbewerb im Güterverkehrsmarkt erst in den Nullerjahren dieses Jahrhunderts, so dass das neue Transportrecht eher auf theoretischer Basis, denn auf der Basis von praktischen Erfahrungen im Eisenbahnmarkt entwickelt wurde.

Erfahrungen in der Praxis

Obwohl die Praxiserfahrung noch weitgehend fehlte, haben die Autoren der COTIF 99 sehr gute Arbeit geleistet. Das neue Rechtsregime hat sich als qualitativ hochstehend und als praxistauglich erwiesen. Davon zeugt die im Verhältnis zu Geschäftsaufkommen eher geringe Gerichtspraxis zu Anwendungsfragen der COTIF 99 und ihrer Anhänge. Dies entbindet die Rechtsetzenden Instanzen aber nicht davon, den Rechtsrahmen kritisch zu hinterfragen und das Recht an die sich rasch verändernden Marktentwicklungen anzupassen.

Handlungsbedarf im geltenden Eisenbahntransportrecht?

Wir möchten hiernach anhand **von drei Beispielen** den Handlungsbedarf aufzeigen:

Die Eisenbahn hat eine sehr starke systemische Komponente. Die Qualität der Leistung für die Kunden hängt von der guten Zusammenarbeit und optimalen Nutzung der Synergien zwischen dem Eisenbahnverkehrsunternehmen, dem Infrastrukturbetreiber, dem Betreiber von Serviceleistungen und dem Wagenhalter ab. Das COTIF-System regelt das Verhältnis zwischen den verschiedenen Beteiligten (Eisenbahnverkehrsunternehmen, Infrastrukturbetreiber und Wagenhalter) in der Logik der integrierten Bahn. Die Haftung zum Beispiel bei Nicht- oder Schlechterfüllung des Transportvertrages gegenüber dem Kunden oder dem Reisenden trifft immer nur das Eisenbahnverkehrsunternehmen. Dies auch wenn die Ursache bei den anderen rechtlich und ökonomisch unabhängigen Leistungserbringer liegt. Diese Lösung ist für den Kunden oder Reisenden vorteilhaft, weil er beispielsweise bei Schäden oder Verlust der Ware oder bei Körperverletzungen und Verspätungen, mit dem Eisenbahnverkehrsunternehmen nur einen Ansprechpartner hat. Er muss sich nicht darum kümmern, ob die Ursache beim Eisenbahnverkehrsunternehmer, beim Infrastrukturbetreiber, beim Wagenhalter oder bei einem «Service-Provider» liegt. Dies ist in einem liberalisierten Eisenbahnmarkt insofern problematisch, als das System des internen Rückgriffs gemäss COTIF 99 nicht umfassend nach dem Verursacherprinzip funktioniert und damit nicht ausgewogen ist. So haftet zum Beispiel das Eisenbahnverkehrsunternehmen allein für Verspätungen im Personenverkehr auch wenn die Ursache der Verspätung beim Infrastrukturbetreiber liegt. Dies war in der Welt der historischen Eisenbahnen nachvollziehbar, schafft aber in einem Wettbewerbsumfeld ökonomische Fehlanreize, die korrigiert werden müssen. Die in der CUI verankerte Regelung, wonach die Haftung vertraglich zu Gunsten der Eisenbahnverkehrsunternehmen abgeändert werden können hilft nicht weiter, das die Infrastrukturbetreiber keine Anreize für entsprechende Zugeständnisse haben.

Ein **zweites Beispiel** für fehlende rechtliche Klarheit und Kohärenz liegt bei der vertraglichen Regelung der Infrastrukturnutzung. Die EU-Regulierung lässt die Frage offen, ob es sich um Privat- oder öffentliches Recht handelt. Ein Vergleich zwischen den zahlreichen unterschiedlichen nationalen Umsetzungen der EU-Regulierung in diesem Bereich ist ernüchternd. Nahezu jedes EU Mitgliedland hat eine eigene Regelung betreffend Inhalt der Netznutzungsbedingungen und der vertraglichen Ausgestaltung der Netznutzung. Die Haftungsregelungen müssen beispielsweise für einen internationalen Transport mühsam zusammengesucht werden. Eine Untersuchung des CIT hat ergeben, dass für einen Eisenbahntransport von Rotterdam nach Genua über 1000 Seiten rechtsrelevante Dokumente geprüft werden müssen. Aus unserer Sicht ein unhaltbarer Zustand, welcher die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn gegenüber der Strasse beeinträchtigt. Nur zur Erinnerung: Die Nutzung der Strasse und die Erhebung von Nutzungsgebühren ist weitgehend europaweit harmonisiert.

Donnerstagnachmittag

Als drittes Beispiel betrachten wir die laufende Digitalisierung der Eisenbahn, eine politische und unternehmerische Priorität für den Sektor. Den Handlungsbedarf im Zusammenhang mit COTIF 99 und Digitalisierung möchten wir illustrativ mit vier Fragen aufzeigen:

- Ist die Forderung der funktionalen Gleichwertigkeit im Kontext der technischen Entwicklungen bei der Digitalisierung noch zeitgemäss?

In der künftigen digitalen Welt wird es nur noch vordefinierte Datensätze geben, die elektronisch übermittelt werden. Die IT Systeme werden interoperabel sein und im Prozess nicht mehr zwingend Schnittstellen haben, die «print-fähig» sind. Die Datensätze werden nicht nur den Inhalt des Frachtbriefs wiedergeben, sondern Informationsflüsse zu den Behörden (u.a. Zoll, RID) oder zu den Infrastrukturbetreibern (z.B. TAF TSI) beinhalten. Die IT Plattformen werden zentral (z.B. RailData, EFTI) oder dezentral sein (z.B. Blockchain). Ob in einem solchen digitalen Umfeld die Forderung nach der funktionalen Gleichwertigkeit noch adäquat ist, ist zumindest zweifelhaft.

- Wie steht es mit der Beweiskraft?

Auf Papier ist die Sache klar, der Papier Frachtbrief (Original und Durchschläge) ist Beweis des Vertrages und wird von den Gerichten anerkannt (Artikel 12 CIM). In der digitalen Welt ist die Sachlage komplexer. Eine Untersuchung des CIT hat ergeben, dass die Anerkennung von digitalen Dokumenten (gemeint ist der Ausdruck von digitalen Informationen) national sehr unterschiedlich geregelt ist. Dies birgt heute grosse rechtliche Unsicherheit und ist ein Grund dafür, weshalb die Digitalisierung des Frachtbriefs nur schleppend vorankommt. Vergleichbar ist die Sachlage im Personenverkehr. Artikel 7 § 5 CIV statuiert, dass der Beförderungsausweis auch in elektronischen Datenaufzeichnungen bestehen kann, die in lesbare Schriftzeichen umwandelbar sind. Die Daten müssen insbesondere hinsichtlich der Beweiskraft funktional gleichwertig sein – ob das in einer digitalen Welt auf Dauer noch realistisch ist, erscheint fraglich.

- Wie sieht es mit den Zollregelungen aus?

In der geltenden CIM besteht in Artikel 6 § 7 eine rechtliche Verknüpfung vom Frachtbrief mit dem Zollrecht. Obwohl insbesondere das vereinfachte Zollverfahren auf Papier noch einige Jahre möglich sein soll, stellt sich doch die Frage, wie in einem digitalen Umfeld (neuer EU Zollkodex) Fracht- und Zollrecht zusammenwirken sollen. Das Papier wird unweigerlich an Bedeutung verlieren.

- Wer regelt die «Governance» der Daten?

Aus rein technischer Sicht sind Daten nur Daten, die übermittelt werden müssen. Wer für die Definition der Datensätze zuständig ist, spielt technisch keine Rolle. Wohl aber rechtlich! Vertragsinhalte sollen durch die Vertragsparteien festgelegt werden, notwendigen Informationen an die Zollbehörden durch die zuständigen Instanzen, betrieblich nötige Informationen durch die Transportunternehmen. Mit der Festlegung von Datensätzen sind Rechte und Pflichten verbunden. Es ist deshalb wichtig, dass die Verantwortlichkeiten klar festgelegt werden. Die laufenden Digitalisierungsarbeiten werden hauptsächlich aus technischer Sicht vorangetrieben. Auch in diesem Punkt besteht unseres Erachtens Handlungsbedarf.

Ist eine Anpassung der Eisenbahntransportrechts nötig?

Eine rhetorische Frage! Angesichts der für internationales Recht sehr lange Revisionsprozesse sollte mit den Revisionsarbeiten begonnen werden, damit der Eisenbahnsektor auch in der Zukunft über ein qualitativ hochstehendes und praxisnahes Transportrecht verfügt. Wir begrüssen deshalb die Arbeiten der OTIF zur Überprüfung der Wirkung der Vorschriften sowie die Einsetzung einer Rechtsgruppe, welche den Revisionsbedarf eruieren soll, wie sie von den Mitgliedstaaten beschlossen wurde.

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



Quellen: www.lenouvelliste.ch



PERSONENVERKEHR

Die CIV Arbeitsgruppe feiert ihre 50. Tagung

An der Jubiläumstagung der CIV Working Group nahmen rund zwanzig Vertreter verschiedener Eisenbahnunternehmen teil. Wie gewohnt in diesem Jahr wurde die Veranstaltung virtuell durchgeführt.

Neue Initiativen auf internationaler Ebene

Die Tagung begann mit einer Präsentation des GS CIT zur neuen Plattform, die Ende September auf Initiative von 25 EU-Staaten geschaffen wurde. Ziel der Plattform ist es, den internationalen Eisenbahnpersonenverkehr zu fördern.

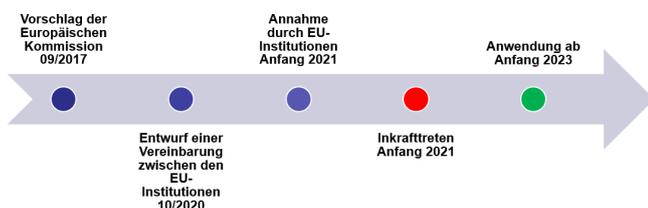
An der Plattform beteiligen sich die Europäische Union, aber – mit Beobachterstatus auch die OTIF sowie der Eisenbahnsektor über seine verschiedenen Verbände und insbesondere das CIT.

Vier Themenbereiche werden behandelt: Kundenerfahrung, Definition eines Netzwerks von internationalen Personenverkehrsleistungen, Erkennen der Schwierigkeiten im Zusammenhang mit der Infrastruktur und schliesslich der Rechtsrahmen. Das CIT nimmt an der Gruppe Kundenerfahrung teil, deren erste Tagungen im November stattfanden. Ziel ist es, bis Juni 2021 einen Bericht über die verschiedenen angesprochenen Themen zu erarbeiten. Auf der Tagesordnung dieser ersten Tagungen standen die Frage der Datenteilung aber auch Projekte wie der TransEuropExpress 2.0.

Das GS CIT wird die Mitglieder über die Fortschritte der Arbeiten in dieser Plattform informieren und je nach den sich stellenden Fragen eng mit den Gruppen zusammenzuarbeiten.

Die Revision der PRR und ihre Auswirkungen auf die Produkte des CIT

Das Revisionsverfahren der [Verordnung \(EG\) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr](#) (PRR) neigt dem Ende zu. Die EU-Institutionen haben nämlich Anfang Oktober eine Einigung erzielt. Der Vorschlag muss nun im Plenum genehmigt werden. Wie von der CER an der Tagung erklärt, dürfte er Anfang 2021 in Kraft treten, mit Anwendung zwei Jahre später.



Diese revidierte PRR zieht Änderungen in den Produkten des CIT nach sich. Deshalb hat die Arbeitsgruppe CIV eine Task Force eingesetzt, um das CIT in der geplanten Revisionsarbeit zu unterstützen. Die Arbeit wird zu Beginn des kommenden Jahres aufgenommen und sich dabei auf das an dieser 50. Tagung erstellte Arbeitsprogramm zu stützen.

Die Reklamationsbehandlung und ihre Zukunft anhand der revidierten PRR

Eines der Produkte des CIT, das voraussichtlich am stärksten von der Revision der PRR beeinflusst wird, ist das Abkommen über die Beziehungen zwischen den Transportunternehmen im internationalen Eisenbahn-Personenverkehr (AIV).

Mehrere Punkte der revidierten PRR befassen sich nämlich mit Reklamationen und der Reklamationsbehandlung.

Wichtige Punkte, die sich aus der überarbeiteten PRR ergeben:

- Einführung einer «Force Majeure»-Klausel
- Keine Änderung der Vergütungsschwellenwerte
- Grundsätzliche Unterstützung in Bahnhöfen und Zügen mit Personal
- Reduktion der freigestellten Dienste
- Einführung von Direkttickets
- Freigabe bestimmter Echtzeit-Reiseinformationen
- Verkürzung der Voranmeldefrist für die Unterstützung

Ausser den Anpassungen im Zusammenhang mit der revidierten PRR werden auch andere Themen Änderungen im AIV nach sich ziehen, so insbesondere die Berücksichtigung der Rail Pass Tickets und der Rail Inclusive Tour Tickets im Anwendungsbereich des AIV.

Ticketing

Das CIT setzt seine enge Zusammenarbeit mit der UIC im Bereich Ticketing fort. In der Sitzung der Arbeitsgruppe CIV präsentierte die UIC zwei Projekten, an denen auch das CIT beteiligt ist: Open Sales and Distribution Model (OSDM) sowie Universal Rail Ticket (URT). Diese Projekte bezwecken eine einfachere Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Marktteilnehmern im Ticketing-Bereich.

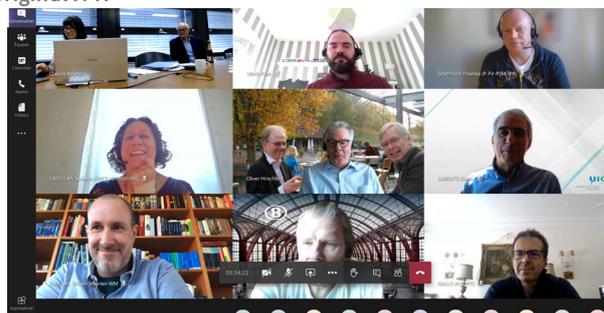
Nach Abschluss dieser Projekte werden sie ebenfalls in das Handbuch für internationale Eisenbahn-Fahrausweise (MIRT), dem Manual für den Bereich Ticketing, aufgenommen. Die CER nahm als weitere Schlüsselpartnerin des CIT an dieser Tagung ebenfalls teil und thematisierte die jüngsten Fortschritte in der Revision der [Verordnung \(EU\) Nr. 454/2011 der Kommission vom 5. Mai 2011 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität zum Teilsystem „Telematikanwendungen für den Personenverkehr“ des transeuropäischen Eisenbahnsystems](#) (TSI TAP). Sie stellte die wichtigen Punkte dieser Revision vor, die sich auf den Personenverkehr auswirken, insbesondere die Frage bezüglich der Echtzeit-Daten.

Die Reklamationsbehandlung und ihre Zukunft anhand der revidierten PRR

Die AG CIV tagt das nächste Mal am 23./24. Februar 2021. Die Tagung sollte in Bern, oder in Abhängigkeit von der weiteren Entwicklung der COVID-19-Pandemie virtuell stattfinden.

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

Original : FR



Festliche 50. CIV Working Group

Zusammenarbeit zwischen dem TBNE und dem CIT

Der Tarifverband der Bundeseigenen und Nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Deutschland (TBNE), vertreten durch mehr als 40 Eisenbahnverkehrsunternehmen, ist die Kooperationsplattform der Eisenbahnunternehmen, die in Deutschland Schienenpersonennahverkehr betreiben. Die Arbeit des TBNE ist in erster Linie darauf ausgerichtet, die Beziehungen zwischen den verschiedenen Mitgliedsunternehmen zu regeln, etwa die Anerkennung von Tarifangeboten, die zu durchgängige Fahrkarten führen. Dies betrifft im Wesentlichen die Abrechnung zwischen Eisenbahnunternehmen an denen die Bundesrepublik Deutschland alle Eigentumsanteile besitzt («Eisenbahnen des Bundes») einerseits und solchen, an denen die Bundesrepublik Deutschland nicht mehrheitlich beteiligt ist, d.h. Privatbahnen oder Eisenbahnen die im Eigentum von Bundesländern oder kommunalen Gebietskörperschaften befinden, die so genannten Nichtbundeseigene Eisenbahnen.

Zu den Aufgaben des TBNE gehört auch die Festlegung von Standards für Inhalt und Form (Layout) der Fahrkarten. Aus diesem Grund hat das CIT vor einigen Jahren mit dem TBNE einen Vertrag über die Nutzung des CIT-Sicherheitsuntergrunds 2012 abgeschlossen. Dieser Vertrag wurde in diesem Jahr erfolgreich erneuert.

«Es ist eine Freude für den TBNE, mit dem CIT eine gegenseitige Vereinbarung über die Nutzung des CIT-Sicherheitsuntergrunds 2012 abzuschließen, die es unseren Mitgliedern ermöglicht, ein qualitativ hochwertiges Sicherheitspapier zu erhalten», sagt Bernd Rössner, Geschäftsführer des TBNE. «Unser Ziel ist es, unseren Mitgliedern nicht nur ein sicheres Papier zur Verfügung zu stellen, sondern ihnen auch eine Standardisierung bei den Fahrkartenlayouts anzubieten und damit die Anerkennung der Fahrkarten in Deutschland zu vereinfachen», ergänzt Rössner.

Der TBNE ist auch assoziiertes Mitglied des CIT und gehört damit der Gemeinschaft von über 200 Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmen an, die Personen- und Güterverkehrsleistungen erbringen.

Das CIT ist sehr erfreut über die gute Zusammenarbeit mit dem TBNE und freut sich auf deren Fortsetzung.

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

Original : EN



Aktuelles aus der 19. Sitzung der Arbeitsgruppe CIV/SMPS

Das Projekt „Rechtliche Interoperabilität CIV/SMPS“ schreitet auch in Zeiten der COVID-19 Pandemie planmässig voran. Gegenwärtig richtet die Arbeitsgruppe CIV/SMPS ihre Hauptaufmerksamkeit auf die Finalisierung des Rahmenvertrages für die Erbringung von Dienstleistungen zur Durchführung grenzüberschreitender Eisenbahnpersonenbeförderungen Ost-West- und West-Ost.

Rahmenvertrag für die Erbringung von Dienstleistungen zur Durchführung grenzüberschreitender Eisenbahnpersonenbeförderungen

Die AG CIV/SMPS hat im Jahr 2020 die Erarbeitung des Rahmenvertrags für die «Erbringung von Dienstleistungen zur Durchführung grenzüberschreitender Eisenbahnpersonenbeförderungen» nachhaltig fortgeführt und befindet sich in der Abschlussphase. Die Frage der Aktualisierung der Terminologie in der englischen Fassung des Rahmenvertrages und Übernahme der relevanten Terminologie der neuen PRR-Verordnung bleibt weiterhin aktuell. Es wurde in diesem Zusammenhang beschlossen, das Inkrafttreten des neuen PRR-Textes, das voraussichtlich Anfangs 2021 stattfinden soll, abzuwarten.

Aktualisierung der Vergleichstabelle zu den Haftungsregimen COTIF/CIV-PRR – SMPS

Die englische und russische Fassung der Vergleichstabelle zu den Haftungsregimen COTIF/CIV-PRR – SMPS wurde mit der Unterstützung der Vertreterinnen der RZD und des Komitees der OSShD in den Rubriken COTIF/CIV und SMPS auf den Stand 1. Mai 2020 gebracht. Nachdem der Text der neuen PRR-Verordnung in Kraft treten wird, wird das GS CIT auch die Rubrik PRR aktualisieren. Anlässlich der Sitzung der AG CIV/SMPS im Oktober 2021, kann die vollständig aktualisierte Vergleichstabelle samt Kommentierungen vorgestellt werden.

Das Komitee der OSShD wird das GS CIT über die relevanten Änderungen in SMPS, die ab dem 1. Mai 2021 in Kraft treten werden, informieren, damit sie in der Vergleichstabelle ebenfalls berücksichtigt werden können.

Weiterführende Arbeiten

Das GS CIT weist 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.

Die Aktualisierung der interaktiven Landkarte CIV/SMPS und PRR aufgrund der neusten Angaben zu den Verkehrsverbindungen ist für Januar 2021 auf dem neuen Internet-Auftritt des CIT geplant und ist unter:

<https://www.cit-rail.org/de/personenverkehr/civ-smps/>
<https://www.cit-rail.org/de/personenverkehr/gesetzgebung/>
 abrufbar.



Verkehrsverbindungen im Internationalen Ost-West-Personenverkehr



Arbeitsgruppe CIM - auch in Zeiten der Pandemie mit vollem Einsatz voraus

Die Arbeitsgruppe CIT hat an ihrer 30. virtuell durchgeführten Sitzung wichtige Weichenstellungen bei der Digitalisierung der Tatbestandsaufnahme vorgenommen. Ausserdem wurden unter der Leitung des Vorsitzenden, Herrn Cristian Cuenca (DB Cargo AG) die Aktualisierung der CIT Produkte an die Incoterms 2020 sowie die Berücksichtigung der neuen Beförderungsmodelle besprochen.

Funktionelle und rechtliche Spezifikationen für die elektronische Tatbestandsaufnahme (CIT20a)

Im Rahmen der fortschreitenden Digitalisierung der Beförderungsdokumente wurde neben dem elektronischen Frachtbrief CIM aus dem Jahr 2018 auch eine digitale Grundlage für die elektronische Tatbestandsaufnahme (CIT20a) entwickelt. Damit wird die nachhaltige Digitalisierung des gesamten Reklamationsverfahrens bei den Mitgliedsbahnen angestrebt. Das CIT finalisiert gegenwärtig die funktionellen und rechtlichen Spezifikationen für die elektronische Tatbestandsaufnahme CIM. Alle noch offenen Fragestellungen an der Schnittstelle zum elektronischen Frachtbrief wurden im Rahmen der Arbeitsgruppe CIM erfolgreich gelöst. Darüber hinaus ist es im GTM-CIT neu vorgesehen, dass der ausführende Beförderer in die Erstellung der elektronischen Tatbestandsaufnahme (CIT20a) eingebunden werden kann.

Digitalisierung ist aktuell ein Schwerpunktthema der gesamten Wirtschaft und des gesamten Eisenbahnsektors. Deshalb wird vorgeschlagen, die Aktivitäten des GS CIT nicht nur nach der Umsetzung der elektronischen Tatbestandsaufnahme CIT20a und den darauf aufbauenden Reklamationen zu beenden, sondern auf weitere Dokumente und damit verbundene Prozesse auszuweiten. Das GS CIT wird in einer Analyse abklären, welche Dokumente sich für den nächsten Schritt eignen und wie die digitale Bearbeitung der operativen Abläufe unterstützt werden kann. Vorstellbar sind insbesondere die Formulare und Verfahren für die Bearbeitung der Ablieferungs- und Beförderungshindernisse gemäss GLV-CIM und GTM-CIT.

Neue TAF/TAP Unternehmenscode

Die AG CIM wurde an der Sitzung noch über folgendes wichtiges Thema in Zusammenhang mit den Unternehmenscodes informiert:

Die ERA beabsichtigt eine Umstellung des derzeitigen Unternehmenscodes-Systems (4-numerische UIC RICS Code, «4N») auf alphanumerische Codes. 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. Das GS CIT engagierte sich an der letzten Sitzung der Rechts- und Expertengruppe CIM/SMGS dafür, mit dem Komitee der OSShD und in Zusammenarbeit mit der ERA 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 Sitzung der Experten CIM/SMGS 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.

Ab 2026 werden dann von der ERA zwar grundsätzlich neue Unternehmenscodes mit alphanumerischen Codes (4AN) vergeben, allerdings wird die ERA bezüglich Unternehmen, die einen Datenaustausch mit OSShD-Mitgliedern anstreben, auch nach 2026 vierstellige numerische Codes (4N) vergeben.

Neue Beförderungsmodelle und derer Abbildung in den Produkten Güterverkehr des CIT

In zahlreichen internationalen Projekten werden neue Beförderungsmodelle angewendet, ohne dass die Bedingungen klar definiert sind und ohne festzulegen, wie die Modelle im geltenden Eisenbahnbeförderungsrecht genau einzuordnen sind. Die AG CIM hat deshalb die verschiedenen Beförderungsmodelle aus rechtlicher Sicht mithilfe von Skizzen analysiert und sie auf der Ebene des Beförderungsrechts strukturiert.

Ziel der weiterführenden Diskussionen ist die korrekte und einheitliche Eintragung von Informationen im CIM-Frachtbrief, welche mit den rechtlichen Erfordernissen der Rechtsvorschriften CIM übereinstimmen müssen. In Betracht käme zum einen, ein CIT-Rundschreiben mit den Ergebnissen zu verfassen. Andererseits wäre es auch denkbar, die Ergebnisse, insbesondere zur Eintragung im Frachtbrief, in die Produkte Güterverkehr des CIT aufzunehmen (insbesondere GTM-CIT / GLV-CIM), so dass sie jederzeit einsehbar sind. Hierzu wurde eine Untergruppe für die Eintragen in den Frachtbrief hinsichtlich der Beziehung zwischen den Beförderern eingesetzt.

Aktualisierung der CIT-Produkte Güterverkehr des CIT angesichts der neuen Incoterms® 2020

Anlässlich der 30. Sitzung der AG CIM wurden auch die Produkte Güterverkehr des CIT, insbesondere GTM-CIT und GLV-CIM angesichts der neu in Kraft getretenen Incoterms® 2020 wie folgt aktualisiert:

- Wenn nicht ausdrücklich vermerkt wird, um welche Incoterms es sich handelt, greifen neu automatisch die neuen Incoterms® 2020. Demnach werden die vorhandenen Incoterms® DAF (Delivered at Frontier ... Named Place) und DDU (Delivered Duty Unpaid) aus dem Jahr 2000 ausdrücklich in einer Fussnote so vermerkt, damit ihre Geltung weiterhin auch unter Incoterms® 2020 gewährt bleiben kann.
- Die Incoterms® CPT und CIP wurden in der Fassung 2020 beibehalten und sollen als zwei getrennte Incoterms® 2020 unter Ziff. 5.2 lit. e und lit. f) im GLV-CIM neu wiedergegeben werden.
- Abschliessend wurde durch die Incoterms® 2020 die Klausel DAT (Delivered At Terminal) umbenannt. An ihrer Stelle wird die neue Klausel DPU (Delivered at Place, Unloaded) nach der Klausel DAP (Delivered At Place) verwendet werden. Der eng gefasste Begriff «Terminal» wird somit erweitert zum «Place». Diese Änderung ist in GTM-CIT und in GLV-CIM entsprechend aktualisiert worden.

Die 31. Sitzung der Arbeitsgruppe CIM wird am 23./24. Juni 2021 in Bern am Sitz des CIT oder virtuell per Zoom organisiert.

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

Original : DE

6. Tagung des Ausschusses Multimodalität

Der Bereich Multimodalität wird beim CIT ab 2021 umstrukturiert: die Arbeiten werden in einer Arbeitsgruppe fortgeführt deren neue Vorsitzende die bisherige Präsidentin des Ausschusses, Maria Kalimeri (ATTICA GROUP), sein wird. Der Ausschuss Multimodalität tagte daher im November 2020 zum vorerst letzten Mal. Das CIT freut sich auf die künftige Zusammenarbeit mit Maria Kalimeri im Rahmen der Arbeitsgruppe!

Die Zukunft ist multimodal

NiewurdensovielerGüterüberweitereDistanzversendetwieheute. Bis 2030 wird erwartet, dass der europäische Landgüterverkehr um bis zu 30% steigen wird. Ein Verkehrsträger allein wird die gesteigerten Transportaufkommen auf langen Strecken nicht bewältigen können, so dass multimodale Lösungen gesucht werden müssen. Die fortschreitende Digitalisierung wird die Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsträger erleichtern und auch die COVID-19 Pandemie hat gezeigt, wie wichtig zuverlässige «door-to-door»-Verkehre sind.

Herausforderungen im multimodalen Verkehr Eisenbahn - See

Im multimodalen Bereich an der Schnittstelle zwischen Seeverkehrsrecht und Eisenbahnrecht hat das CIT seit Bestehen des Ausschusses Multimodalität bereits einige Produkte entwickelt, wie die AGB und den Mustervertrag Eisenbahn-Seeverkehr. Da die Vertragsgrundlagen nun geschaffen sind, beschäftigt sich der Ausschuss verstärkt damit, dass diese Produkte zukünftig mehr verwendet werden. Die Verwendung der Produkte kann den multimodalen Verkehr an der Schnittstelle zur Seebeförderung für die Mitglieder des CIT deutlich vereinfachen.

An der Tagung des Ausschusses wurde zur Verwendung der beiden Dokumente die Möglichkeit eines Piloten diskutiert. Die Vertreter von Baltic Port Rail Mukran (BPRM), Tino Gerschler und Helmut Seilert, stellten in diesem Zusammenhang ein neues Projekt vor, bei dem sie Beförderungen von China nach Europa und in die Gegenrichtung über die Seestrecke Baltijsk-Mukran organisieren. Der Verkehr wird seit Ende 2019 betrieben und konnte sich trotz der schwierigen Verhältnisse während der COVID-19 Pandemie bewähren und sogar verbessern. Das besondere bei diesem Verkehr ist, dass er sowohl von China nach Europa als auch von Europa nach China ausgelastet verkehrt.

Das GS CIT wird mit BPRM das weitere Vorgehen zu einem möglichen Piloten im nächsten Jahr besprechen.

Interaktion von Binnenschifffahrt und Eisenbahnbeförderung

An der Tagung wurde auch der Entwurf eines Leitfadens mit Vergleichen zwischen dem einschlägigen Eisenbahngüterbeförderungsrecht COTIF/CIM einerseits und dem Binnenschifffahrtsrechts in Gestalt von CMNI, CLNI I und II sowie dem Athener Übereinkommen andererseits, vorgestellt.

Der Bereich Binnenschifffahrt wird im Rahmen der EU-Verkehrspolitik immer bedeutender. Auf der anderen Seite sind rechtlichen Grundlagen, welche sich mit dem Vergleich zum Eisenbahnverkehr beschäftigen aber noch nicht vorhanden. Weitere Aktivitäten des CIT hierzu wurden vom Ausschuss daher besonders unterstützt. Im Jahr 2021 soll ein Seminar zum Thema Eisenbahnrecht und Binnenschifffahrtsrecht stattfinden, bei dem auch der Leitfaden besprochen wird.

Neueste Entwicklungen im kombinierten Verkehr

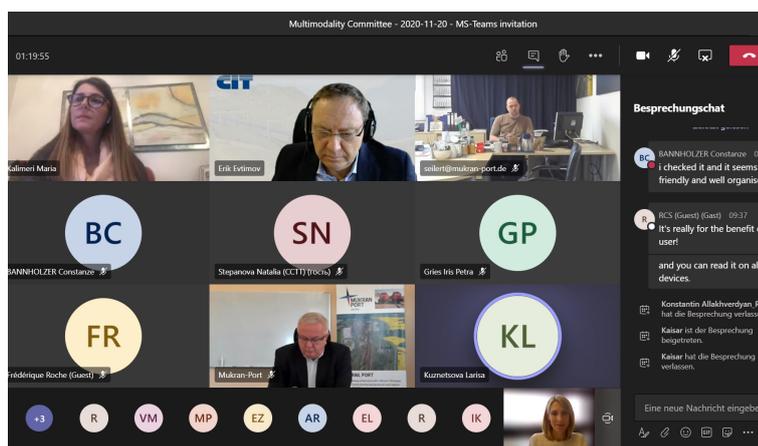
Im Bereich des kombinierten Verkehrs erläuterte der Vertreter der UIRR, Ralf-Charley Schultz, dass die Richtlinie 92/106/EWG zu Beförderungen im kombinierten Güterverkehr ab Januar 2022 revidiert werden soll.

Auswirkungen von COVID-19 auf die Mitglieder des Ausschusses Multimodalität

Die COVID-19 Pandemie hat im ganzen Transportsektor zu Einschränkungen geführt. Die Präsidentin des Ausschusses, Maria Kalimeri, berichtete hierzu, dass die Passagierschifffahrt zu den am stärksten von der Pandemie betroffenen Sektoren gehöre. Auch die ATTICA GROUP sei schwer betroffen und musste den Personenverkehr auf allen von der Gesellschaft betriebenen Seerouten während des «Lockdown» einstellen. Umgekehrt war der Güterverkehr in Betrieb und konnte sich gut entwickeln.

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

Original : DE



Der Ausschuss Multimodalität tagte im November 2020 als online-Meeting

Neuaufstellung der Expertengruppe „Verschlüsse“ des CIT

Die 9. Sitzung der Expertengruppe „Verschlüsse“ hat am 24. November 2020 in Form einer Videokonferenz stattgefunden. Herr Jürgen Scholz (DB Cargo), der die Expertengruppe im Jahr 2019 als ad Interim Vorsitzenden leitete, wurde nach der Gutheissung durch den Ausschuss CIM ab 1. Januar 2021 zum Vorsitzenden der Expertengruppe „Verschlüsse“ für eine Amtsperiode von 3 Jahren ernannt.

Die Expertengruppe „Verschlüsse“ wird sich neu organisieren. Als Hauptaufgabe wird die Aktualisierung und Weiterentwicklung der Produkte des CITs sowie der anderen relevanten Dokumente, wie zum Beispiel dem UIC- Merkblatt 426 - Leitfaden für das Anbringen von Verschlüssen an Güterwagen und intermodalen Transporteinheiten (neu - IRS 40426) im Vordergrund stehen. Ausserdem wird sich die Expertengruppe mit dem Thema der elektronischen Verschlüsse beschäftigen. An der Sitzung wurde ein virtueller Besuch bei der Firma Unisto, dem leitenden Hersteller der Sicherheitsplomben in Europa durchgeführt.

Für 2021 sind zwei Sitzungen der Expertengruppe „Verschlüsse“ geplant: die 10. Sitzung wird voraussichtlich am 13. Juli 2021 und die 11. Sitzung am 30. November 2021 stattfinden.

[daria.scarlino\(at\)cit-rail.org](mailto:daria.scarlino(at)cit-rail.org)

Original : DE



Quellen: <https://www.simultra-project.eu/>



Der CUI Ausschuss auf dem richtigen Weg bei der Harmonisierung der Infrastrukturnutzung.

Das Jahr 2020 wurde mit der COVID-19 Pandemie von Webkonferenzen dominiert. So traf sich auch der Ausschuss CUI an seiner Sitzung im Oktober erneut digital. Geleitet wurde er von Adriaan Hagdorn, der sich sehr darüber freute, dass sein Stellvertreter Alberto Gallo (Trenitalia) drei weitere Jahre im Amt bleibt.

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

Der Fokus der Sitzung lag auf dem Europäischen Mustervertrag für die Eisenbahn-Infrastrukturnutzung der derzeit mit RailNetEurope (der Organisation der Infrastrukturbetreiber in Europa) erarbeitet wird.

Die Mitglieder des CUI-Ausschusses diskutierten Musterklauseln zum E-SCU-I und stimmten Textvorschläge ab, die an RailNetEurope weitergeleitet wurden. Die nächste gemeinsame CIT-RNE Sitzung findet Mitte Januar 2021 statt. Beide Organisationen hoffen Mitte 2021 ein gemeinsames Ergebnis zum «E-SCU-I» präsentieren zu können.

Praktische Fragen von CIT-Mitgliedern

Die Mitglieder des CUI-Ausschusses tauschen sich an den Sitzungen immer wieder über praktische Fragen und Probleme aus, die sie in ihren Unternehmen begegnen. Ein Thema, das bereits seit längerer Zeit auf der Agenda steht ist die Frage, inwieweit das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Stornierungskosten erstattet bekommen muss, wenn Trassen im Falle „höherer Gewalt“ annulliert werden. Stornierungskosten zulasten eines EVUs setzen sich aus den für eine Trasse zu zahlenden Reservierungskosten sowie die anfallenden Annullierungskosten, wenn eine Trasse nicht genutzt wird, zusammen.

Bei grenzüberschreitenden Trassen stellt sich folgende Problematik, die anhand eines fiktiven Beispiels auf dem Rhein-Alpen Güterverkehrskorridor von Rotterdam nach Genua erläutert werden soll:

Der niederländische Infrastrukturbetreiber PRORAIL annulliert den niederländischen Teil dieser internationalen Trasse von Rotterdam nach Genua aufgrund eines mit dem PRORAIL-Netz zusammenhängenden Ereignisses höherer Gewalt. Die diesem Abschnitt folgenden Infrastrukturbetreiber stellen dem EVU die Reservierungs-/ Annullierungsentgelte für die auf ihrem Netz nicht genutzten nationalen Abschnitte jedoch in Rechnung, obwohl das EVU durch das Ereignis auf dem PRORAIL Netz daran gehindert war, diese Trassen in Anspruch zu nehmen. Muss das EVU diese Stornierungskosten nun tragen und ist es nicht ungerecht, wenn das so wäre denn eigentlich liegt es objektiv genauso wenig in der Hand des EVU als auch in der der jeweiligen Infrastrukturbetreiber, das Ereignis zu vermeiden. Der Ausschuss CUI hatte bereits vor einiger Zeit eine Umfrage gestartet und gesehen, dass das Thema «höhere Gewalt und Trassenentgelte» bei den meisten Infrastrukturbetreibern unterschiedlich geregelt ist.

Wie könnte aber nun eine zufriedenstellende Lösung aussehen? Bei internationalen Trassen wie den Güterverkehrskorridoren sind die Abläufe und vor allem die Kommunikationswege zwischen den Infrastrukturbetreibern wohl am ehesten nachvollziehbar so dass die Infrastrukturbetreiber eines Korridors über ein Ereignis höherer Gewalt informiert werden.

Schwieriger ist dies bei grenzüberschreitenden Trassen die aufeinanderfolgend von den Infrastrukturbetreibern national organisiert werden.

Ein weiteres Problem, das eine Harmonisierung der Abläufe erschwert, ist, dass es aktuell an einer einheitlichen Definition höherer Gewalt und einheitlich anerkannten Ereignissen, die unter den Begriff fallen, fehlt. Daneben müssen die Infrastrukturbetreiber und EVUs sicherstellen, dass transparent informiert wird, wenn so ein Ereignis höherer Gewalt auftritt. Insgesamt kann eine Lösung nur gefunden werden, wenn man sich weg von einer nationalen Betrachtung bewegt, nach dem Motto: auf meinem Netz lag der von dem Tornado umgewehte Baum ja nicht, hin zu einem internationalen kooperativen Ansatz, der besagt, dass die internationale Trasse als Einheit betrachtet wird. Hierbei muss sichergestellt sein, dass auch für den Infrastrukturbetreiber transparent erkennbar ist, dass eine grenzüberschreitende Fahrt beabsichtigt ist.

Der Ausschuss CUI wird an seiner kommenden Sitzung im März 2021 das Thema weiter vertiefen.

Informationen zum TTR-Projekt

An der Sitzung des Ausschusses wurden die Mitglieder über das TTR-Projekt informiert, das von ForumTrainEurope in Zusammenarbeit mit RailNetEurope ins Leben gerufen wurde. Was bedeutet «TTR»?

Die Abkürzung steht für “Redesign of international Timetabling Process”. Einfach ausgedrückt geht es darum, den Prozess der Fahrwegkapazitätszuteilung und der Trassenbestellung und somit der Erstellung des Fahrplans für den Eisenbahnverkehr in Europa zu modernisieren und zu harmonisieren. Ziel ist eine effizientere Nutzung der Infrastruktur. Im Projekt arbeiten Gruppen auf unterschiedlichen Ebenen wie beispielsweise der IT aber auch zu rechtlichen Fragen, und im Rahmen dieser ist das CIT einbezogen.

Alle Mitglieder des CITs sollten das Projekt mitverfolgen, um sicherzustellen, dass ihre Interessen und die jeweiligen Unternehmensbelange berücksichtigt werden. Informationen zu dem Projekt sind der folgenden Homepage zu entnehmen:

<https://ttr.rne.eu/general/general-introduction/>

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

Original : DE



Adriaan Hagdorn
Alberto Gallo

Ausschuss CUI Präsident
und Vize-Präsident



Welcher Leitungsweg wird für die grenzüberschreitenden Eisenbahngüterbeförderungen gewählt?

Seit COTIF 1999 ist der grenzüberschreitende Eisenbahngüterbeförderungsvertrag ein konsensualer Vertrag, wonach der Eisenbahngüterbeförderer sich verpflichtet, das Gut gegen Entgelt zum Bestimmungsort zu befördern und es dort an den Empfänger abzuliefern (Art. 6 § 1 CIM). Aber welcher genaue Leitungsweg wird zwischen der Übernahme- und der Ablieferung der Güter gewählt?

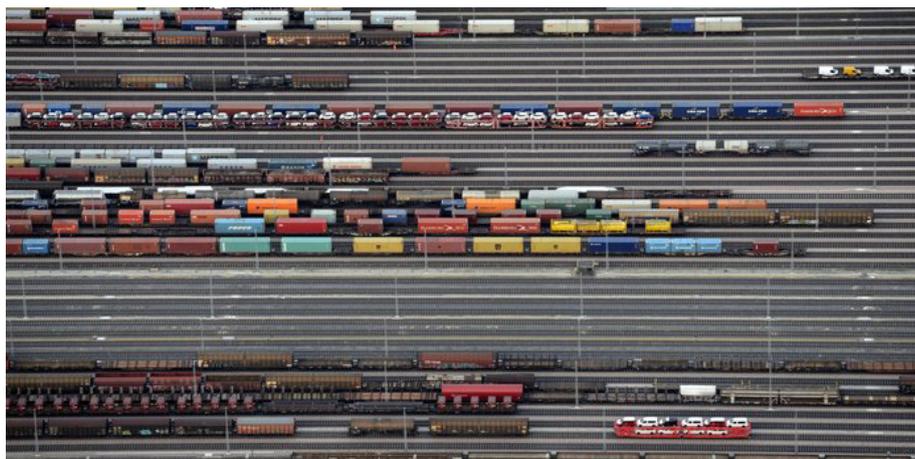
Gemäss Artikel 7 § 2 lit. f) CIM wird in den internationalen Frachtbrief CIM der vereinbarte Beförderungsweg eingetragen, wobei der Beförderungsvertrag auf der Schiene in einem Frachtbrief nach einem einheitlichen Muster (des CITs) festgehalten wird (siehe Art. 6 § 2 Satz 1). Die Wahl des Beförderungswegs hält sich nach Möglichkeit an den vom Absender vorgeschlagenen Leitungsweg oder falls kein solcher Vorschlag gemacht wurde, den für den Absender günstigsten Leitungsweg unter Berücksichtigung von Güterart, Beförderungsgeschwindigkeit und Transportpreis. Die Angabe des tatsächlichen Leitungswegs erfolgt weiterhin unter Verwendung der Codes gemäss UIC-Merkblätter 920-5 vom Beförderer. Als Ergänzung kann die Angabe in Worten hinzugefügt werden. Im Fall eines Beförderungshindernisses sollte gegebenenfalls der neue Leitungsweg und der Vermerk «Umgeleitet wegen ...» angegeben werden.

Die Informationen über den Leitungsweg aus dem Frachtbrief CIM, Feld 50 werden des Weiteren für die praktische Befüllung des Wagenzettels verwendet. Die Angaben, welche der Wagenzettel gemäss Muster CIT14 im Handbuch Güterverkehr des CIT ([GTM-CIT](#)) enthalten müssen, sind in den Abkommen zwischen den Beförderern geregelt. Werden solche Zettel aufgrund einer Vereinbarung mit dem Beförderer durch den Absender angebracht, sind sie von den Beförderern zu überprüfen. Die Informationen im Feld 50 für die Grenzausgänge werden in der zu durchfahrenden Reihenfolge eingetragen:

- Die ersten beiden Stellen für das Land
- Die dritte und vierte Stelle für den Grenzcode.

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

Original : DE



Quellen: www.latribune.fr



Erste virtuelle CIT Generalversammlung vom 19. November 2020

Unter der Leitung der CIT-Präsidentin Maria Sack (DB AG) stellte die Generalversammlung die Weichen für die Arbeiten des CIT im Jahr 2021.

Die Generalversammlung hatte dieses Jahr einige Personalentscheide zu treffen: Die zweite und letzte Amtsperiode von Nevin Kaygisiz (TCDD) als Vorstandsmitglied läuft Ende 2020 aus. Als Nachfolger wurde Luca Arnold, Leiter Regulierung und Internationales der SBB, gewählt. Ausserdem wurde Platon Guryanov (RZD) für eine zweite Amtszeit als Vorstandsmitglied bestätigt. Der Präsident des Ausschusses CIM, Jean-Luc Dufournaud (SNCF) ist im Sommer in Pension gegangen. Als Nachfolger wurde Gilles Mugnier (SNCF) gewählt. Als Präsidentin des Ausschusses CIV wurden Isabelle Saintilan (SNCF Mobilité) und als Vizepräsident Alberto Gallo (Trenitalia) gewählt. Alberto Gallo wurde zudem als Vizepräsident des Ausschusses CUI für eine zweite Periode bestätigt.

Die Generalversammlung genehmigte den Abschluss 2019 mit einem erfreulichen Ertragsüberschuss von CHF 74'168. Das Budget für das Jahr 2021 in der Höhe von CHF 2'234'500 analog dem Vorjahr wurde ebenfalls bestätigt. Allerdings wird den Mitgliedern im nächsten Jahr der im Zusammenhang mit COVID-19 eingesparte Betrag in der Höhe von CHF 150'000 über eine Reduktion des Mitgliedschaftsbeitrags 2021 zurückerstattet.

Die Generalversammlung hat darüber hinaus das Arbeitsprogramm für das Jahr 2021 verabschiedet.

Im zweiten Teil der Veranstaltung berichtete das CIT-Team über die Arbeiten des letzten Jahres in den Bereichen Personenverkehr, Güterverkehr, Multimodalität und Infrastruktur. Das von der Generalversammlung im Jahr 2019 verabschiedete Arbeitsprogramm konnte trotz COVID-19 Pandemie mehrheitlich erfolgreich abgearbeitet werden. Ein Referat vom Generalsekretär der OTIF, Wolfgang Küpper, über die laufenden Arbeiten im Bereich der COTIF rundete die Veranstaltung ab.

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

Original : DE



Cesare Brand und Wolfgang Küpper



CIT KALENDER

Datum	Tagungen	Ort	Verantwortlich
23-24 Februar	51st CIV Working Group	Bern*online.	SDO
11 March	CUI Committee	Bern*online	NS
24 March	2nd Data Protection Expert Meeting	Warschau*online	SDO
25 March	Data Protection Conference	Warschau*online	SDO
25 March	CIM Committee	Bern*online	EE
22 April	CIT Executive Committee	Bern *online	CB
25-26 May	52nd CIV Working Group	Prag	SDO
1-2 Juni	CIV SMPS Working Group	Bern	EE
23-24 Juni	CIM Working Group	Bern	EE
1-2 Juli	Recht-Experten Group CIM/SMGS	Bern	EE
13 Juli	Experten Group Seals	Bern	DSC

Agenda mit CIT-Beteiligung

Datum	Tagungen	Org.	Ort	Veran.
13/15. Januar	Groupe of Expert	Unece	online	CB/EE
19. Januar	OSDM Executive Committee	UIC	online	CB
20. Januar	TTR Legal Task Force	RNE	online	NS
21. Januar	CER Legal Group	CER	online	NS
25. Januar	European Railway Awards	CER	online	CB/EE
26. Januar	General Assembly	CER	online	CB
28. Januar	Ad-hoc JSG FaaS	CER	online	EE
1-2. Februar	Expert Group on negotiable TD	UNCITRAL	online	EE
16. Februar	SG "Wagon users"	UIC	online	EE
3. März	TC Committee	UIC	online	EE
10. März	Assistants	CER	online	EE
17. März	PSG Steering Committee	UIC	online	CB
12. April	Trans4Rail Advisory Board	UIC	tbd	EE
13./15 April	Group of Legal Experts	OTIF	tbd	EE
17. Juni	CER Passenger Working Group	CER	Brussels	SDO
7. Juli	General Assembly	UIC	tbd	CB

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