



INHALTSVERZEICHNIS

CIT-Workshop zum Datenschutz im internationalen Personenverkehr

Am 21. Juni 2017 organisiert das CIT einen eintägigen Workshop zu Datenschutzfragen im internationalen Eisenbahn-Personenverkehr. Ziel des Workshops ist es, den Teilnehmenden einen Überblick über die Auswirkungen der neuen EU-Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) auf Eisenbahnunternehmen zu geben. Die Teilnehmenden erfahren am Beispiel der Schweiz auch mehr über die Anforderungen der DSGVO aus der Sicht von Drittländern. Weiter werden ausgewählte CIT-Mitglieder „best practices“ in der Umsetzung der DSGVO erläutern. Das Generalsekretariat des CIT stellt die neuen CIT-Leitfäden zum Datenschutz sowie die neuen Datenschutzbestimmungen in den CIT-Dokumenten Personenverkehr vor.

Ausserdem umfasst das Programm die möglichen Auswirkungen der jüngsten wirtschaftlichen und politischen Entwicklungen im Eisenbahnsektor aus Sicht der

Datenschutz-Compliance sowie die Behandlung einer Fallstudie, in der die Teilnehmenden ihre aktuelle Datenschutzpraxis besprechen können. Der Workshop bietet auch hervorragende Networking-Möglichkeiten.

www.cit-rail.org



- 2 Braucht der Eisenbahnsektor „Cooperation“?
- 3 Die Europäische Kommission untersucht Fahrgastrechte im multimodalen Verkehr
- 4 Der Eisenbahnweg zum Einheitsrecht
- 5 Neue Arbeitshilfen für CIT-Mitglieder
- 6 Revision der TAP TSI im Jahr 2019
- 6 Die Europäische Kommission besprach die Fahrgastrechte mit den NEB
- 7 20. Tagung des Ausschusses CIM des CIT peilt die Digitalisierung im Güterverkehr an
- 8 Bericht über die Sitzung der Arbeitsgruppe Multimodalität
- 10 Zusammenfassung ausgewählter Gerichtsfälle des Bereichs Infrastrukturnutzung
- 12 Rechtsanwendung
- 13 CIT itself



EDITORIAL



Liebe Leserinnen und Leser,

Im Fokus der vorliegenden Ausgabe steht die Berichterstattung über die Sitzung des Ausschusses CIM mit besonderem Blick auf den Stand der Arbeiten zur Digitalisierung sowie über die Sitzung der Arbeitsgruppe Multimodalität. Im Teil Personenverkehr finden Sie eine Information über die geplante Revision der TAP TSI sowie über eine Initiative der Europäischen Kommission zu den Fahrgastrechten in multimodalen Verkehren. Schliesslich mache ich Sie auf eine Zusammenfassung von ausgewählten Gerichtsfällen betreffend die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur aufmerksam.

Die Frage der Zusammenarbeit der Bahnen zur Erhöhung des Kundennutzens und der Profitabilität sowie die dadurch erzielte Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn gegenüber anderen Transportmitteln und das Spannungsfeld zum Wettbewerbsrecht liegt mir am Herzen. Passend zu diesem Thema finden Sie in dieser Ausgabe eine Wiedergabe des Artikels, der im Februar im Magazin Railway Pro erschienen ist.

Viel Vergnügen bei der Lektüre!

Beste Grüsse aus Bern
Cesare Brand
Generalsekretär des CIT



Braucht der Eisenbahnsektor „Coopetition“?

Immer wieder ist im Zusammenhang mit der Organisation des Eisenbahnsektors das Wort „Coopetition“ zu hören.

Coopetition ist ein Neologismus und beschreibt die Zusammenarbeit in einem Wettbewerbsumfeld. Der Begriff entstammt der ökonomischen Spieltheorie. Bezogen auf den Eisenbahnsektor bedeutet „Coopetition“, dass die Eisenbahnunternehmen trotz Wettbewerb in gewissen Bereichen zusammenarbeiten, um die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Transportmitteln und damit die Profitabilität zu erhöhen. Durch die Zusammenarbeit werden höhere Werte erzielt als wenn jedes Eisenbahnunternehmen für sich alleine arbeitet. Der internationale Güter- und Personenverkehr hat sich schon immer durch einen hohen Grad an Kooperation ausgezeichnet. Der Betrieb des Wagenladungsverkehrs über nationale Grenzen hinweg ist ohne Zusammenarbeit zwischen den Bahnen kaum effizient und profitabel zu betreiben. Dies ist auch der Grund, weshalb trotz Liberalisierung heute noch weit mehr als 90 % des grenzüberschreitenden Personenverkehrs im Rahmen von Kooperationen abgewickelt werden.

Die europäische Schienenverkehrspolitik zielt auf die Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums ab. Im Rahmen der mit der Richtlinie 91/440/EWG begonnenen Öffnung des Sektors für den Wettbewerb wurden innerhalb der letzten 25 Jahre vier Eisenbahnpakete verabschiedet. Das vierte Paket, mit dem die Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs abgeschlossen werden soll, wurde vom Europäischen Parlament im letzten Dezember gebilligt.

Freilich darf der Hinweis auf die „Coopetition“ nicht als Legitimation für die Weiterführung überholter und ineffizienter Produktionsstrukturen missbraucht werden. Andererseits sollten Regulatoren und Kartellbehörden die Kooperation zwischen den Bahnen nicht leichtfertig negativ beurteilen oder gar sanktionieren. Eine Geldstrafe kann dazu führen, dass dringend benötigte Wettbewerbsvorteile der Bahn gegenüber der Straße, welche durch Kooperationen entstehen, in kürzester Zeit durch die Umstellung bewährter Geschäftsmodelle zerstört werden. Es versteht sich von selbst, dass die wettbewerbsrechtlichen Vorgaben im Einzelfall eingehalten werden müssen und die technische Zusammenarbeit im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 169/2009 über die Anwendung von Wettbewerbsregeln auf dem Gebiet der Eisenbahn erfolgen muss.

Wo sind Kooperationen in einem Wettbewerbsumfeld sinnvoll und erwünscht? Es gibt viele solche Bereiche. Einige sind von der Regulierung bzw. von der Politik erwünscht. Ich nenne hier nur die Umsetzung der Fahrgastrechte im internationalen Verkehr, wo kundenfreundliche Lösungen nur in einem kooperativen, multilateralen Ansatz möglich sind. Eine hohe Qualität an der Kundenfront kann nur erreicht werden, wenn die Bahnen im Hintergrund kooperieren. Ein weiteres Beispiel ist die Digitalisierung: Werden die Funktionalitäten und technischen Spezifikationen beispielsweise bei den Transportdokumenten im internationalen Güter-

und Personenverkehr nicht in einem systemischen, unternehmensübergreifenden Ansatz festgelegt, gibt es keine gute Lösungen für die Eisenbahnen und die Kunden und es leidet die Wettbewerbsfähigkeit der Angebote.



Ein Beispiel von Coopetition

Schaffen es die Eisenbahnen nicht, gemeinsame, einfache und kostengünstige Lösungen zu finden, folgt reflexartig der Ruf nach Regulierung. Die Risiken liegen auf der Hand: Komplexe, geschäftsferne und politisch getriebene Lösungen, bei denen das Kosten- (Kunden-)Nutzen Verhältnis nicht im Vordergrund steht und den ohnehin unter Überregulierung leidende Sektor zusätzlich belastet.

Es gibt bereits viele gute Ansätze für multilaterale Sektorlösungen und die entsprechenden Plattformen wie das CIT funktionieren gut. Die Einsicht in die Notwendigkeit der Zusammenarbeit ist aber bei den Bahnen ungleich verteilt, umso mehr als Zusammenarbeit eine mit personellen

Ressourcen und Kosten verbundene Investition in die Zukunft darstellt.

Für das Jahr 2017 wünsche ich mir gute im Sektor erarbeitete und in die Praxis umgesetzte Lösungen. Nur auf diesem Weg können wir die Systemvorteile der Eisenbahn optimal nutzen und die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber den anderen Verkehrsmitteln verbessern und dadurch den Kundennutzen und die Profitabilität der Eisenbahnen gerade im internationalen Verkehr verbessern.

Wie Henry Ford über die Zusammenarbeit sagte: Zusammenkommen ist ein Beginn, Zusammenbleiben ein Fortschritt, Zusammenarbeiten ein Erfolg!

Cesare Brand, publiziert auf Englisch in Railway Pro Magazine, February 2017.

Cesare.Brand(at)cit-rail.org

Original: EN

Die Europäische Kommission untersucht Fahrgastrechte im multimodalen Verkehr

Die Rechte und Pflichten der Fahrgäste für alle vier Verkehrsträger (Schiene, Luft, See und Strasse) unterliegen in der EU unterschiedlichen Verordnungen, die einen europaweiten Mindestschutzstandard für Verbraucher gewährleisten. Vor kurzem leitete die Europäische Kommission eine Untersuchung der aktuellen Lage der Fahrgastrechte im multimodalen Kontext ein.

Plan für multimodale Fahrgastrechte und öffentliche Konsultation

Am 22. Dezember 2016 veröffentlichte die Europäische Kommission einen Plan für die Rechte der Fahrgäste im multimodalen Verkehr. Die eventuelle Initiative soll verschiedene Kombinationsmöglichkeiten unter allen Verkehrsträgern untersuchen, darunter auch mit dem Eisenbahnverkehr. Voraussetzung ist jedoch, dass diese Kombinationen einem einzigen Beförderungsvertrag unterstehen. Hauptsorge der Europäischen Kommission scheint zu sein, dass die Fahrgastrechte im multimodalen Kontext im bestehenden Rechtsrahmen nicht angesprochen werden und die Verordnungen der EU jeweils nur für einen bestimmten Verkehrsträger gelten.

Anhand des Plans können verschiedene mögliche Fragen identifiziert werden, die die Europäische Kommission mit ihrer Initiative behandeln könnte. Unter anderem bemerkte die Kommission, dass die Weiterfahrt bei Störungen auf multimodalen Reisen zwar generell gewährleistet und vertraglich Hilfeleistungen angewendet werden, die Fahrgäste an den Umsteigepunkten aber keinen gesetzlichen Anspruch auf Betreuung und Hilfeleistungen haben. Weiter können Fahrgäste aufgrund der fehlenden gesetzlichen Garantien von den NEB keine Wiedergutmachung einfordern und sind nicht immer gut über die Vertrags- und Reisebedingungen im multimodalen Verkehr informiert. Ausserdem betont die Europäische Kommission die Notwendigkeit, multimodale Reisen für die PRM zu erleichtern und ihnen an den Umsteigepunkten angemessene Hilfeleistungen zu gewährleisten.

Die Europäische Kommission skizziert im Plan fünf Handlungsoptionen, vom Status quo bis zu einer neuen Gesetzgebung mit einem umfangreichen Regelwerk für multimodale Reisen. Zu den weniger extremen Vorschlägen zählen Selbstregulierungsinstrumente (Verhaltenskodex oder Kodex der „best practices“), die gemeinsam von den Vertretern der betroffenen Verkehrssektoren auf EU-Ebene erarbeitet

werden, von der Europäischen Kommission zu erstellende „weiche“ Gesetze und Empfehlungen, oder eine neue Sekundärgesetzgebung, die bestimmt, welche monomodale Verordnung bei einer spezifischen multimodalen Kombination Anwendung finden soll.

Die öffentliche Konsultation zur möglichen Initiative der Europäischen Kommission im Bereich Fahrgastrechte wurde am 23. Februar 2017 lanciert. Der Fragenkatalog steht auf der Website der Europäischen Kommission noch bis am 25. Mai 2017 zur Verfügung. Die CER koordiniert die Haltung des Eisenbahnsektors in dieser Konsultation. Interessierte Mitglieder der CIT-Gremien werden ermutigt, sich intern mit ihren CER-Vertretern in Verbindung zu setzen.

Weiteres Vorgehen

Im Anschluss an die öffentliche Konsultation wird die Europäische Kommission eine spezifische Befragung unter den betroffenen Stakeholdern durchführen. Es wird erwartet, dass die Europäische Kommission bis Ende 2017 oder Anfang 2018 - gestützt auf die Ergebnisse beider Umfragen - eine Folgenabschätzung verfasst, um zu ermitteln, ob Handlungsbedarf besteht und welche Option am angemessensten wäre.

Das CIT verfolgt diese Initiative aus der Sicht ihrer möglichen Umsetzung genau und steht zu allen offenen Fragen mit der CER in Verbindung.

Tetyana.Payosova(at)cit-rail.org

Original: EN

Nützliche Links:

- ➔ [European Commission's Roadmap on Rights of Passengers in Multimodal Transport](#)
- ➔ [Public Consultation on multimodal passenger rights](#)

Der Eisenbahnweg zum Einheitsrecht

Die Ost-West- und West-Ost-Eisenbahngüterverkehre müssen eine unsichtbare Grenze zwischen zwei Rechtsregimen überwinden. Das CIT hat sich gemeinsam mit der OSShD (Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen) dafür eingesetzt, diese Grenze zu überwinden. Die Zusammenarbeit zwischen den Organisationen hat sich nun erneut bewährt und auf dem Eisenbahn-Weg zum Einheitsrecht konnte ein weiterer Meilenstein gesetzt werden.

Einleitung

In Europa gelten die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM; in Osteuropa, Russland und Asien/China gilt wiederum das SMGS-Übereinkommen. Das Nebeneinander zweier unterschiedlicher Rechtsregime CIM und SMGS mag zur Zeit des Kalten Krieges berechtigt gewesen sein, stellt aber heute für die Erbringung von globalen Eisenbahntransportdienstleistungen in den transkontinentalen Korridoren zwischen Europa/Russland und Asien/China ein beträchtliches Hindernis dar. Für die Kunden und die Eisenbahnverkehrsunternehmen ergeben sich aus dieser Situation Mehrkosten für Leistungen, die keinerlei Mehrwert darstellen.

Weiter bringt die Ausstellung von neuen Frachtbriefen an der Frachtgrenze ein Fehlerrisiko mit sich, was die Gefahr von Verspätungen bei der Durchführung der Beförderungen sowie unkalkulierbare Rechtsunsicherheit zur Folge hat.

Meilenstein I: Beitritt der RZD zum CIT und Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS in der Russischen Föderation

Am 21. August 2009 stellte die Russische Föderation den Antrag auf Beitritt zum COTIF und damit zur Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF). Der Beitritt wurde am 1. Februar 2010 rechtswirksam und beschränkt sich zunächst auf die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM (Anhang B zum COTIF) und geographisch auf die Strecken zwischen den Fährterminals Sassnitz auf der Insel Rügen und Baltijsk im kaliningrader Gebiet sowie Ust-Luga westlich von St. Petersburg einerseits und den Hafengebäuden Baltijsk und Luzskaja andererseits.

Geplant ist eine schrittweise Ausdehnung des Geltungsbereichs der CIM auf weitere Strecken der Russischen Eisenbahnen. Die Unterstellung der genannten Verkehre unter die ER CIM ist insofern bedeutsam, als über die Ostsee zunehmend grosse und hochwertige Warenströme abgewickelt werden. Der Spurwechsel zwischen 1435 mm auf 1520 mm erfolgt schon auf deutschem Territorium (am Bahnhof Sassnitz-Mukran), was die Transportorganisation vereinfacht und interessante Perspektiven für einheitliche Haftungsregelungen bis in die Binnenländer Zentralasiens eröffnet. Die Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS für diese Verkehre bringt zusätzliche Zeit- und Kostenersparnisse.



Transkontinentale Eisenbahngüterverbindungen mit der Volksrepublik China

Meilenstein II: Transkontinentale Eisenbahngüterverbindungen mit der Volksrepublik China – Eröffnung der Grenzübergänge für die Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/ SMGS

Die Verwendung der chinesischen Sprache für die Ausfertigung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS ist seit dem 1. Januar 2010 möglich. Nun werden geeignete Verkehrsverbindungen für die Organisation und Durchführung von Testtransporten durch die Chinesischen Bahnen (KZD) definiert. Die Eintragung der Verkehrsverbindungen in der VR China in Anlage 1 des Handbuchs „Frachtbrief CIM/SMGS“ genoss demnach höchste Priorität für die Projektträger CIT und OSShD, um die Beförderungen Ost-West zu erleichtern und auch finanziell und zeitlich zu optimieren. Mit Schreiben vom 6. April 2017 teilte die Eisenbahnadministration der Chinesischen Bahnen, dem CIT und der OSShD mit, dass alle Eisenbahngrenzübergänge mit der Russischen Föderation, der Mongolei sowie Kasachstan ab dem 1. Mai 2017 für die Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS für den Import und Export mit den Ländern Europas freigegeben wurden⁽¹⁾.

Die Volksrepublik China ist somit uneingeschränkt Teil der SMGS-Teilnehmerstaaten, welche gemäss Anlage 1 des Handbuchs den Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS verwenden wird. Es ist eine weitere Errungenschaft des Projektes mit bedeutenden Vorteilen für alle CIT-Mitglieder.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org

Original: DE

(1) Es handelt sich im Einzelnen um folgende Grenzübergänge: Alashankou (mit Kasachstan), Manzhouli (mit der Russischen Föderation), Erlian (mit der Mongolei), Suifenhe und Khorgos (mit Kasachstan).



Neue Arbeitshilfen für CIT-Mitglieder

Neue Arbeitshilfen für CIT-Mitglieder: Unbekanntes Terrain Datenschutz und Vergleich der internationalen Rechtsregime im Eisenbahn- und Luftpersonenverkehr.

Der internationale Personenverkehr im Hinblick auf die rasanten Entwicklungen im rechtlichen und wirtschaftlichen Umfeld: Das Generalsekretariat des CIT bereitet gemeinsam mit den Experten der Arbeitsgruppe CIV zwei neue Arbeitshilfen für CIT-Mitglieder vor, um rechtliche Herausforderungen und neue Geschäftsmöglichkeiten möglichst effizient angehen zu können. Der CIT-Datenschutzleitfaden und die Vergleichstabelle der für den Eisenbahn- und Luftpersonenverkehr geltenden Rechtsregime werden dem Ausschuss CIV im Juni 2017 zur Annahme vorgelegt und dürften bis Ende des Jahres den CIT-Mitgliedern zur Verfügung stehen.

CIT-Datenschutzleitfaden

Im Zusammenhang mit der neuen EU-Verordnung (EU) 2016/679 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr (DSGVO) erarbeitet das Generalsekretariat des CIT zusammen mit der Arbeitsgruppe CIV und den Datenschutzexperten des CIT einen Leitfaden zum Schutz der Privatsphäre und der Verarbeitung personenbezogener Daten im internationalen Eisenbahn-Personenverkehr.

Der Leitfaden soll empfehlenden Charakter haben und einen Überblick über die DSGVO-Anforderungen geben, die für CIT-Mitglieder im Eisenbahn-Personenverkehr relevant sind. CIT-Mitgliedern wird empfohlen, das Dokument bei der Ausarbeitung interner und externer Datenschutzrichtlinien sowie verschiedener Kundenformulare in Papier- und elektronischer Form als Orientierungshilfe zu nutzen.



Interessantes Gespräch zwischen den Teilnehmenden der Arbeitsgruppe CIV in Brüssel

Die Arbeitsgruppe CIV, die am 5. und 6. April auf Einladung der SNCB in Brüssel tagte, besprach die jüngste Fassung des CIT-Datenschutzleitfadens. Die endgültige Fassung des



Arbeitsgruppe CIV in Brüssel

Dokuments wird den Datenschutzexperten des CIT vorgelegt, bevor es am 22. Juni 2017 dem Ausschuss CIV zur Gutheissung unterbreitet wird.

Vergleichstabelle der internationalen Rechtsregime im Eisenbahn- und Luftpersonenverkehr

Eine der zentralen Aufgaben des CIT ist es, die rechtliche Interoperabilität verschiedener Rechtsrahmen zu gewährleisten und zu fördern. Um diese Aufgabe erfolgreich auszuführen, griff das Generalsekretariat des CIT bereits in der Vergangenheit auf den Vergleich der jeweils geltenden Rechtsregime zurück. Dazu zählen Haftungsregelungen im internationalen Eisenbahn-Güter- und -Personenverkehr, sowie die auf den internationalen Eisenbahn- und Straßen-Güterverkehr anwendbaren Rechtsregime (siehe weitere Informationen auf Seite 8).

Im vergangenen Jahr arbeitete das Generalsekretariat des CIT mit den Experten der Arbeitsgruppe CIV an einer Vergleichstabelle der verschiedenen Rechtsregime im internationalen Eisenbahn- und Luftpersonenverkehr. Die Arbeiten berücksichtigen die Bestimmungen des COTIF/CIV, des Montrealer Übereinkommens und der relevanten EU-Regelungen. Aus der Vergleichstabelle gehen die zentralen Unterschiede in den Grundbegriffen des Beförderungsvertrags und den anwendbaren Haftungsregimen hervor. Die endgültige Fassung des Vergleichs wird dem Ausschuss CIV im Juni zur Gutheissung unterbreitet und sollte den CIT-Mitgliedern spätestens Ende des Jahres auf der Website des CIT zur Verfügung stehen.

Tetyana.Payosova(at)cit-rail.org

Original : EN

Revision der TAP TSI im Jahr 2019

Die Eisenbahnagentur der Europäischen Union hat ihre Absicht angekündigt, der Europäischen Kommission bis 2019 eine Revision der Verordnung (EU) 454/2011 über die Technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem Telematikanwendungen für den Personenverkehr vorzulegen.

Ziel der Revision

Die Eisenbahnagentur möchte die sechs offenen Punkte in Anlage II der TAP TSI schliessen und sich dabei auf die verfügbaren Normen des Europäischen Komitees für Normung (CEN) stützen. Weiter sieht sie vor, die TAP TSI hinsichtlich des Informationsaustauschs zwischen Beförderer und Infrastrukturbetreiber der TAF TSI anzugleichen. Sie erwägt auch, gewisse Grundparameter und das Glossar zu ändern.

Offene Punkte: Inlandverkäufe und e-Ticketing

Anhang II der TAP TSI umfasst die Liste der sechs offenen Punkte. Diese entsprechen den Bereichen, die die Europäische Kommission zwar standardisieren wollte, doch für die zum Zeitpunkt der Annahme der TSI noch keine Spezifikation verfügbar war, so insbesondere in den Bereichen e-Ticketing und Inlandverkäufe. Ab 2011 arbeitete das CEN an diesen beiden Aspekten und veröffentlichte zwei neue Normen (CEN/TS 16406; CEN/TS 16614-3).

Die Normen des CEN könnten in Ergänzung zur Liste in Anhang III TSI als Technische Dokumente in die TAP TSI aufgenommen werden. Bislang wurden nur einige UIC-Merkblätter als Referenz für die TAP TSI verwendet.

Definition der Rolle des Bahnhofsbetreibers

Die Eisenbahnagentur will die Rolle des Bahnhofsbetreibers hinsichtlich der statischen Fahrplandaten, d. h. der Mindestanschlusszeiten innerhalb eines Bahnhofs und die Verbindungen zwischen Bahnhöfen, neu definieren. Weiter will sie den Informationsaustausch zwischen Beförderern und Bahnhofsbetreibern klären.

Zeitplan für die Revision

Die Eisenbahnagentur plant vorläufig, der Europäischen Kommission im Sommer 2018 einen Zwischenbericht vorzulegen. Die endgültige Empfehlung zur Revision der TSI soll im Herbst 2019 vorliegen.

Isabelle.Oberson(at)cit-rail.org

Original: FR

Nützlicher Link

➔ [TAP TSI \(Aktualisierung auf der Website der ERA\)](#)

Die Europäische Kommission besprach die Fahrgastrechte mit den NEB

Die Europäische Kommission organisierte vor kurzem ein Treffen mit den für die Durchsetzung der Fahrgastrechte im Schienenverkehr zuständigen NEB. Besprochen wurden die aktuellen gesetzgeberischen Initiativen im Bereich Barrierefreiheit und die Revision der PRR. Das CIT nahm mit der CER am öffentlichen Teil der Tagung teil.

Am 6. März organisierte die Europäische Kommission ein Treffen mit den NEB zur Umsetzung der PRR. Am Vormittag stand das Programm allen Stakeholdern offen, einschliesslich den Vertretern des Eisenbahnsektors, Drittparteien und Fahrgastverbänden. Im ersten Teil der Sitzung wurden hauptsächlich Fragen im Zusammenhang mit der Barrierefreiheit behandelt. Die Europäische Kommission gab einen Überblick über den Europäischen Rechtsakt zu den Barrierefreiheitsanforderungen. Die Vertreter der DB und der SNCF stellten ihre neuesten Lösungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität (PRM) als „best practices“ vor.

Weiter legten die Vertreter von Trainline und der deutschen Verbraucherverbände im Hinblick auf die laufende Revision der PRR ihre Standpunkte zu durchgehenden Fahrkarten

und grenzüberschreitenden Reisen dar. Schliesslich stellte die Europäische Kommission einen kurzen Überblick über die Folgenabschätzung zur Revision der PRR vor und bestätigte, dass der Entwurf im Sommer 2017 veröffentlicht werden dürfte.

Im zweiten Teil des Treffens befassten sich die Teilnehmenden unter Ausschluss der Öffentlichkeit mit ausgewählten Fragen zur Umsetzung der PRR.

Tetyana.Payosova(at)cit-rail.org

Original: EN



20. Tagung des Ausschusses CIM des CIT peilt die Digitalisierung im Güterverkehr an

Vor dem Hintergrund der Neuherausgabe der CIT-Handbücher (GLV-CIM, GTM-CIT, GLW-CUV, GTW-CIT) per 1. Januar 2017 und des Berichts des Generalsekretariats des CIT (GS CIT) zur Digitalisierung von Beförderungsdokumenten, fasste der Ausschuss CIM als Leitungsorgan im Bereich Güterverkehr des CIT wichtige und zukunftsweisende Beschlüsse für die Realisierung des elektronischen Frachtbriefs CIM und Wagenbriefs CUV.

Elektronischer Frachtbrief CIM und Wagenbrief CUV

Das Hauptprojekt des CIT zum elektronischen Frachtbrief CIM und elektronischen Wagenbrief CUV stand seit der letzten Tagung des Ausschusses CIM im Zentrum der Arbeiten des GS CIT und der Arbeitsgruppe CIM (AG CIM). Unter Teilnahme der Mitglieder der AG CIM hat das GS CIT auf Sektorebene die rechtlichen und funktionellen Spezifikationen des elektronischen Frachtbriefs CIM und des elektronischen Wagenbriefs CUV auf Basis der funktionalen Gleichwertigkeit gemäss Artikel 6 § 9 CIM bzw. Artikel 14 Abs. 2 AVV erfolgreich realisiert. Das GS CIT unterstützt des Weiteren RailData bei der Finalisierung der technischen Spezifikationen als auch das UIC-Projekt e-RailFreight bei der praktischen Umsetzung des elektronischen Frachtbriefs.

Gerichtliche Anerkennung digitaler Transportdokumente

Im Zusammenhang mit der praktischen Realisierung des elektronischen Frachtbriefs CIM und der fortschreitenden Digitalisierung im Eisenbahnsektor arbeitete das GS CIT eine rechtliche Abklärung zur Anerkennung des elektronischen Frachtbriefs als Beweis des Beförderungsvertrages gemäss Artikel 6 § 2 CIM vor den nationalen Gerichten und sonstigen nationalen Behörden aus. Der CIT-Bericht enthält drei Hauptthemen – Elektronischer Frachtbrief; Gerichtliche Anerkennung digitaler Transportdokumente; Elektronische Tatbestandsaufnahme (CIT 20) und zieht abschliessend einige Schlussfolgerungen für das weitere Vorgehen aus Sicht des CIT.

Gemäss dem Zwischenstand des CIT-Berichts ist eine freie Beweiswürdigung der kommerziellen Beförderungsdoku-

mente (Relation B2B) durch die nationalen Gerichte durchaus möglich (Grundsatz der Vertragsfreiheit), was a contrario keine elektronische Unterschrift (eSignature) zwingend notwendig macht. Die vom GS CIT erarbeitete Lösungsvariante mit der einmaligen Sendungsidentifikationsnummer als Sicherheitsgarantie für den Frachtbrief, lässt sich somit als sachgerecht und für die CIT-Mitglieder als praktisch bestätigten. Die Ergebnisse der Abklärungen wurden im Rahmen eines Workshops mit dem Schwerpunktthema „Digitalisierung der Beförderungsdokumente im Güterverkehr“ unter Teilnahme der CER, UIC/RailData sowie der OTIF am 23. März 2016 präsentiert. Der Standbericht soll nach Beschluss des CIT-Vorstandes dem Generalsekretär der OTIF und der GD MOVE der EU-Kommission weitergeleitet werden.

Elektronische Tatbestandsaufnahme (CIT20)

Die Arbeitsgruppe CIM wurde beauftragt, die Vorschläge des GS CIT zur Digitalisierung der Tatbestandsaufnahme (CIT20) anlässlich der kommenden Sitzung im Juni 2017 aufzunehmen und die erforderlichen Datensätze und Meldungsflüsse für die elektronische Tatbestandsaufnahme im einschlägigen Handbuch des CIT (GTM-CIT) zu erarbeiten und sicherzustellen. Mit RailData soll die Tatbestandsaufnahme ausserdem als Begleitdokument in die technischen Spezifikationen der ORFEUS-Version 1.4.2 eingebunden werden.

Die Ergebnisse dieser bedeutenden Nacharbeiten werden dem Ausschuss CIM an der kommenden 21. Tagung vom 22. März 2018 vorgelegt.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org

Original : DE



Jean-Marie Sié (Direktor der Rechtsabteilung, SNCF Mobilités) und Stv. Vorsitzender des Ausschusses CIM des CIT leitete die Tagung Ende März 2017 in Bern

Bericht über die Sitzung der Arbeitsgruppe Multimodalität

Im Rahmen einer multimodalen Zusammenarbeit können die Vorteile unterschiedlicher Verkehrsträger kombiniert und deren Nachteile vermieden werden. Hierdurch wird die Effizienz von Transportketten gesteigert und die Wirtschaftlichkeit gefördert.

Das CIT hat deshalb im vergangenen Jahr diesem Thema mehr Gewicht verliehen und die Arbeitsgruppe Multimodalität hat vom zugehörigen Ausschuss Multimodalität des CIT konkrete Aufträge erteilt bekommen.

Interaktion von internationalem Eisenbahnrecht und Seerecht

AGB Eisenbahn-Seeverkehr und Mustervertrag

Gütertransporte, die über grosse Distanzen (über die See- und Landrouten) führen, wachsen unaufhörlich. Es können lange Seestrecken sein, die beispielsweise das Schwarze Meer oder das Baltische Meer überqueren, verlängert um eine Zulaufstrecke zu Land, oder auch eine lange Eisenbahnzulaufstrecke. Um dieser Entwicklung Rechnung zu tragen, hatte das CIT im Jahr 2013 begonnen, Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB Eisenbahn-Seeverkehr) auszuarbeiten, welche zum 1. Januar 2015 in Kraft getreten sind.

Zur Umsetzung der AGB Eisenbahn-Seeverkehr wurde durch das CIT ausserdem ein Mustervertrag für die Organisation der aufeinanderfolgenden Schienenbeförderer und eingetragenen Schifffahrtsunternehmen gemäss Artikel 1 § 4 CIM aufgestellt. Der Mustervertrag konnte jüngst zum 1. Juli 2016 in Kraft treten.

Mustervertrag Eisenbahn-Seeverkehr

Gegenwärtig arbeitet das GS CIT an der Umsetzung des Mustervertrags Eisenbahn-Seeverkehr. Als ein neues Dokument des CIT ist es notwendig, den Vertrag noch vermehrt bekannt zu machen, so dass eine möglichst weitreichende Anwendung erzielt wird. Eine Möglichkeit besteht in der Verwendung des Mustervertrages – mit Verweis auf die AGB Eisenbahn-Seeverkehr auf bestimmten Pilotstrecken in der Ostsee oder im Schwarzen Meer. Nachdem von der Arbeitsgruppe Multimodalität (AG Multimodalität) in der Vergangenheit bereits die Strecke Ust Luga–Sassnitz als Pilotstrecke identifiziert wurde, wird die Strecke derzeit nicht mehr betrieben, so dass die AG Multimodalität an ihrer diesjährigen Sitzung länger über andere mögliche Strecken diskutierte. Das GS CIT wurde beauftragt, zunächst in bilateralen Gesprächen mit einigen Mitgliedern der Arbeitsgruppe, die Piloten vorzubereiten.

Interaktion von internationalem Strassen und Eisenbahnbeförderungsrecht

Viele Fragen im Rahmen der Interaktion zwischen Strassen- und Eisenbahnbeförderern sind derzeit noch ungeklärt, wie beispielsweise die Haftung beim Umschlag LKW Bahn und beim Verladen auf die Rollende Landstrasse (RoLa).

Aktuell erarbeitet das CIT gemeinsam mit der IRU⁽¹⁾ an Arbeitstools, um eine bessere Interaktion der rechtlichen

(1) International Road Union

Vorschriften im grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr Schiene-Strasse zu erreichen.

Finalisierung der Vergleichstabelle

Eine Basis dieser Arbeiten ist eine Vergleichstabelle zum Strassentransportrecht mit der CMR-Konvention⁽²⁾ einerseits und dem Eisenbahngüterbeförderungsrecht mit den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM (die in West-Zentraleuropa sowie im Nahen Osten und Nordafrika gelten) und dem Abkommen SMGS (welches in Osteuropa und Asien gilt) andererseits. In dieser Tabelle werden die wichtigsten Fragestellungen aus rechtlicher Hinsicht beleuchtet und die drei Abkommen verglichen. Der AG Multimodalität, welche an der Erarbeitung der Vergleichstabelle massgeblich



Arbeitsgruppe Multimodalität anlässlich der Sitzung in Bern am 23. März

beteiligt war, konnte nun an der Sitzung verkündet werden, dass der Ausschuss CIM am Vortag die Vergleichstabelle gutgeheissen hatte.

Veröffentlichung des Leitfadens mit der IRU

Ausserdem wurde der gemeinsame Leitfaden zu den Rechtsregimen CMR-CIM-SMGS veröffentlicht, der neben der Vergleichstabelle unter anderem auch eine Synthese mit den wichtigsten Erkenntnissen aus dem Rechtsvergleich sowie eine geografische Karte aller drei Abkommen enthält.

Der Mehrwert dieser Arbeiten besteht vor allem darin, dass zum ersten Mal – nebst den Rechtsvorschriften CIM und dem SMGS – auch das CMR einbezogen wird und somit ein ganzheitlicher Vergleich der Vorschriften im kombinierten Verkehr Schiene-Strasse erzielt wird.

(2) Convention on the contract for the international carriage of goods by road

Checkliste zum Mustervertrag Eisenbahn-Strasse

Im Hinblick auf die vergleichenden Arbeiten Eisenbahn-Strasse ist es den beteiligten Gremien des CIT besonders wichtig, dass diese Arbeiten möglichst praktisch zur Anwendung kommen und in einem konkreten Dokument umgesetzt werden. Die AG Multimodalität wird daher den Schwerpunkt ihrer Arbeiten zukünftig auf die Erarbeitung einer Checkliste für einen Mustervertrag Eisenbahn-Strasse legen. Hier konnte bereits ein Glossar mit den unterschiedlichsten Definitionen des kombinierten Verkehrs vorgestellt werden. Die Checkliste soll die folgenden Hauptkomponenten in Form von Musterklauseln enthalten: Musterbestimmungen für den Umschlag LKW-Bahn und Musterbestimmungen für das Verladen auf die RoLa einer Transporteinheit. Darüber hinaus ist der Entwurf einer Musterklausel für die Netzwerkhafung Strasse-Schiene beim Umschlag bzw. beim Verlad in der Checkliste enthalten. Zum weiteren Vorgehen wurde an der Sitzung der AG Multimodalität hierbei festgelegt, dass im Laufe des Sommers 2017 Anpassungen an der Checkliste vorgenommen werden, so dass dem Ausschuss Multimodalität Ende 2017 ein neuer Entwurf vorgestellt werden kann.

Neue Projekte der CIT-Mitglieder zur Eintragung von Linien zur See- und auf Binnengewässern aus praktischer Sicht

Im Rahmen der Sitzung der AG Multimodalität tauschen sich die Teilnehmer regelmässig über neue Projekte aus, die für die Arbeiten im multimodalen Verkehr relevant sind. Hervorzuheben ist hierbei die Erweiterung des Hafens Gdansk

(Danzig) mit einem verbesserten Containerterminal wobei der Ausbau die jährliche Durchsatzkapazität des Terminals auf 3 Mio. TEU heben soll (siehe zur weiteren Information unter <http://dctgdansk.pl/en/>).

Eine rege Diskussion wurde auch zur Eintragung von CIM- und CIV-Linien zur See und auf Binnengewässern geführt und die Vorteile die eine Eintragung erzielt: so können auf der Grundlage eines einzigen Beförderungsdokuments multimodale Verkehre Eisenbahn-Seeverkehr durchgeführt werden. Somit verbundene Unklarheiten (beispielsweise bei der Haftung) und Kosten (etwa unterschiedliche Verträge) können dadurch vermieden werden. Die Eintragung von Linien zur See und auf Binnengewässern CIM und CIV fördert daher proaktiv das Geschäft der Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmen. Eine frühzeitige Löschung von Linien durch die zuständigen Ministerien der Staaten kann hingegen das Geschäft erschweren, da eine Neueintragung nur mit Zustimmung aller beteiligten Staaten erfolgen kann. Die Mitglieder der AG Multimodalität setzen sich daher für eine Eintragung von Schifffahrtslinien in die Liste der Linien zur See- oder Binnengewässern CIM bzw. CIV ein⁽³⁾.

Nina.Scherf(at)cit-rail.org

Original : DE

(3) Eine Übersicht mit den aktuell eingetragenen Linien auf See oder Binnengewässern CIM / CIV sowie praktische Informationen zur Eintragung neuer Linien zur See oder auf Binnengewässern CIV / CIM sind auf der Homepage der OTIF verfügbar http://otif.org/de/?page_id=204 und http://otif.org/de/?page_id=202



Verladeanlage Schiff-Schiene



Zusammenfassung ausgewählter Gerichtsfälle des Bereichs Infrastrukturnutzung

An den Sitzungen des Ausschusses CUI sowie der Arbeitsgruppe CUI diskutieren die Mitglieder regelmäßig Gerichtsfälle oder Entscheidungen der nationalen Regulierungsbehörden, die für den Bereich Infrastrukturnutzung interessant sind.

Im Folgenden werden zwei (derzeit noch rechtshängige) Fälle zusammengefasst wobei ersterer im Hinblick auf die Frage der Kompetenzen der EU/ihrer Mitgliedstaaten interessant ist und der zweite Fall eine Überprüfung von Stationspreissystemen behandelt.

Klage der Bundesrepublik Deutschland gegen den Rat der Europäischen Union vom 22. Dezember 2014⁽¹⁾ sowie Klage der Europäischen Kommission gegen die Bundesrepublik Deutschland vom 16. Juni 2016⁽²⁾

Hintergrund der beiden Klagen war die Tagung des 25. Revisionsausschusses der OTIF, an der sowohl Vertreter der EU als auch der Ministerien der Mitgliedstaaten, teilnahmen.

Am Revisionsausschuss der OTIF hatte der Rat der EU unter anderem in Bezug auf die Änderung der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (CUI) einen einheitlichen Beschluss für die Mitgliedstaaten der EU gefasst.

Nach Auffassung der Bundesregierung Deutschlands habe der Rat jedoch keinen solchen gemeinsamen Standpunkt hinsichtlich der Abstimmung zu den Rechtsvorschriften CUI festlegen dürfen. Die [Art. 91](#) und [Art. 218 Abs. 9](#) AEUV würden u.a. in Bezug auf die CUI-Regelungen eine solche Zuständigkeit zur Festlegung eines gemeinsamen Standpunktes nicht zulassen. Durch den Erlass des Beschlusses habe der Rat daher gegen den Grundsatz der begrenzten Einzelermächtigung [gemäß Art. 5 Abs. 2 Satz 1](#) EUV verstossen.

Deutschland beantragt in der Klage aus diesen Gründen, den Beschluss des Rates vom 24. Juni 2014 für nichtig zu erklären.

Im Gegenzug hatte die Europäische Kommission im Juni 2016 Deutschland vor den Gerichtshof der EU gebracht, und zwar aufgrund des Verhaltens des deutschen Ministeriums an der 25. Tagung des Revisionsausschusses der OTIF. Deutschland hatte am Revisionsausschuss gegen zwei der vorgeschlagenen Änderungen des Übereinkommens über die internationale Beförderung im Eisenbahnverkehr (COTIF) gestimmt und damit einen von der Kommission abweichenden Standpunkt vertreten und



Gerechtigkeitsbrunnen, Bern

©Copyright Bern Tourismus

die Ausübung des Stimmrechts durch die Europäische Union offen bestritten. Nach Auffassung der Kommission habe Deutschland mit diesem Verhalten gegen seine Verpflichtungen aus dem Beschluss des Rates der EU ein einheitliches Stimmrecht auszuüben sowie gegen den Grundsatz der loyalen Zusammenarbeit ([Artikel 4 Absatz 3](#) EUV) verstossen.

(1) C-600/14

(2) http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-2104_en.htm

Was folgt aus einer Entscheidung?

Die beiden Klagen sind für die Teilnehmer des Ausschusses CUI von besonderem Interesse, da mit einer Entscheidung die Kompetenzen der EU/ihrer Mitgliedstaaten in Bezug auf die Rechtsvorschriften CUI geklärt werden könnten.

Beschluss des deutschen Bundesgerichtshofs vom 7. Juni 2016; Vorlage zum EuGH

Der Bundesgerichtshof (BGH) hat zur Auslegung der Richtlinie 2001/14/EG⁽³⁾ (Vorgänger der Richtlinie 2012/34/EU) dem Gerichtshof der EU (EuGH) Fragen im Vorabentscheidungsverfahren vorgelegt⁽⁴⁾.

In dem streitigen Fall war klagende Partei ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (Die Länderbahn GmbH), Beklagte die DB Station & Service AG (DB S&S AG), eine Tochtergesellschaft der DB AG, welche die Bahnhöfe für die DB unterhält und als Infrastrukturbetreiber qualifiziert wird. Zur Nutzung der Infrastruktur werden Rahmenverträge abgeschlossen, die auf die jeweilig gültige „Stationspreisliste“ verweisen. In 2005 änderte die DB S&S AG das Preissystem. Die Vorinstanzen des BGH waren der Ansicht, dass das Stationspreissystem an einer Norm des deutschen Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB) zu messen sei (§ 315 BGB), welche festlegt, dass, sofern die Leistung durch einen der Vertragsschliessenden bestimmt werde, anzunehmen ist, dass die Bestimmung nach billigem Ermessen zu treffen ist und – wenn die Bestimmung nicht der Billigkeit entspricht – die Bestimmung durch Urteil des Gerichts getroffen wird.

(3) Richtlinie über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung

(4) Aktenzeichen: [KZR 12/15](#), abrufbar auf Deutsch

Nach Auffassung des (dem BGH vorgehenden) Berufungsgerichts entspreche das Preissystem der DB S&S AG nicht dem billigen Ermessen, da sie für Stationen mit besserer Ausstattung ein höheres Entgelt verlange als für diejenigen mit schlechterer Ausstattung. Dem lägen aber keine sachgerechten Kriterien zugrunde und ausserdem werde der Fernverkehr nicht zutreffend vom Nahverkehr abgegrenzt.

Zur Beurteilung ob das Preissystem unwirksam sei, stellte sich der BGH die Frage, ob die Gerichte § 315 des BGBs anwenden dürften oder ob dieser gegen die EU-Richtlinie (2001/14/EG (Vorgänger der Richtlinie 2012/34/EU)) verstosse und daher eine Billigkeitsprüfung der Preissysteme nach § 315 BGB unterbleiben müsse.

Darüber hinaus erläuterte der BGH noch, dass sich der Richtlinie 2001/14/EG nicht entnehmen lasse, dass nur die jeweilige Regulierungsbehörde nicht aber die Zivilgerichte für Streitigkeiten der Entgeltfestsetzung zuständig seien. Ein zweigleisiges Rechtsschutz-System sei hierbei erlaubt, d.h. es bestehe einerseits die Möglichkeit, sich bei der jeweiligen Regulierungsbehörde zu beschweren als auch andererseits, sich an das zuständige Zivilgericht zu wenden.

Was folgt aus einer Entscheidung?

Interessant ist die Entscheidung im weiteren Verlauf hinsichtlich der Frage ob – sofern eine nationale Vorschrift dies wie in Deutschland regelt – die Preissysteme grundsätzlich einer Billigkeitsüberprüfung unterzogen werden können und ein zweigleisiger Rechtsschutz durch die Zivilgerichte im Einzelfall zugunsten des Antragstellers (EVU) möglich ist.

Nina.Scherf(at)cit-rail.org

Original: DE



Hauptbahnhof, Berlin



RECHTSANWENDUNG

In dieser Rubrik publizieren wir Urteile zum Eisenbahntransportrecht und verwandten Rechtsgebieten, Stellungnahmen von Behörden sowie Rechtsauskünfte des Generalsekretariats des CIT zu praktischen Rechtsfragen aus dem Alltag.

Frachtzahler als Berechtigter zur Änderung des Beförderungsvertrags

Kann auch ein Frachtzahler als Berechtigter zur Änderung des Beförderungsvertrags gemeint sein, oder nur der Absender bzw. Empfänger?

Obschon der Absender nach Art. 18 § 1 CIM bzw. der Empfänger nach Art. 18 § 3 CIM lediglich zur Änderung des Vertrages berechtigt sind, ist es ein Grundsatz des Vertragsrechts, darunter auch des nationalen Obligationenrechts, dass Rechte auch auf andere Verfügungsberechtigte übertragen (zediert) werden können. Dies ist beim Frachtzahler der Fall, da er die Beförderungsentgelte begleicht und entsprechend Kreditoren der verpflichteten Partei wird, welche ihre Rechte aus dem Beförderungsvertrag an ihn übertragen können.

Um den Beförderungsvertrag ändern zu können, hat in dem Fall die erfolgte Zession dem Frachtzahler vom

Absender oder vom Empfänger im Frachtbriefdoppel als Beweis des Vertrages nachträglich zu erfolgen (siehe Art. 19 § 1 CIM und Arbeitsblatt 04-01 GTM-CIT). Der Beförderer führt demnach die nachträglichen Verfügungen aus, nimmt die Änderungen und die Nachträge zum Frachtbrief vor durch trägt die Änderungen des Beförderungsvertrags in Feld 21 des Frachtbriefs ein (für weiterführende Einzelheiten, siehe Arbeitsblatt 04-02 GTM-CIT).

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org

Original : DE

Aufteilung des Beförderungspreises

Ein Mitglied des CIT weist darauf hin, dass Artikel 61 CIV vorsieht, dass jeder Beförderer den beteiligten Beförderern den ihnen zukommenden Anteil am Beförderungspreis zahlt, den er erhoben hat. Das CIT-Mitglied möchte wissen, ob dieser Artikel auch auf ausführende Beförderer Anwendung findet oder ob für den ausführenden Beförderer andere Vergütungsmodelle denkbar sind.

Gemäss Artikel 61 CIV hat „jeder Beförderer [...] den beteiligten Beförderern den ihnen zukommenden Anteil am Beförderungspreis zu zahlen, den er erhoben hat oder hätte erheben müssen. Die Art und Weise der Zahlung wird durch Vereinbarungen zwischen den Beförderern geregelt“.

| TICKET + RESERVATION | | | | | | 01 Seat | | |
|-------------------------|--------|-----------|--------------|--------------------|--------|---|--|--|
| CIV 1174 | | | | | | | | |
| Date | Dep | From | To | Date | Arr | Class | | |
| Datum | Avg kl | Från | Till | Datum | Ank kl | Klass | | |
| 22/10 | 15.39 | SMOLENSK | ->NICE VILLE | 24/10 | 08.35 | * | | |
| * | * | ***** | ***** | * | * | * | | |
| Train 17 | | Coach 356 | Sleeper 21 | | | | | |
| Tåg nr | | Vagn | 01 Lower | | | | | |
| Gentlemen T4 | | Carrier: | | | | | | |
| BUSINESS ADULT | | 1120 0021 | | PRICE SEK**2091.00 | | | | |
| BRC1337X02 200936233652 | | | | | | | | |
| 00000000 | | | | | | DRÖMRESEBYRÅ LINKÖN AB 091015 07:42 542400 Travel Agency Inv PAGE 1/1 | | |

Es steht dem Hauptbeförderer und dem ausführenden Beförderer somit frei, sich für die ausgeführte Beförderung auf eine beliebige Vergütungsart zu einigen

In diesem Artikel wird nur der Oberbegriff „Beförderer“ verwendet, der in Artikel 3 a) CIV als vertraglicher oder aufeinanderfolgender Beförderer definiert ist. Die Artikel der CIV, die auch den unter Artikel 3 b) CIV definierten „ausführenden Beförderer“ betreffen, erwähnen diesen ausdrücklich. Dies ist insbesondere der Fall in den Artikeln 26 § 5 und 39 CIV.

Daraus folgt, dass Artikel 61 CIV auf ausführende Beförderer keine Anwendung findet. Es steht dem Hauptbeförderer und dem ausführenden Beförderer somit frei, sich für die ausgeführte Beförderung auf eine beliebige Vergütungsart zu einigen.

Isabelle.Oberson(at)cit-rail.org

Original : FR

Nützlicher Link

➔ [Rechtsvorschriften CIV](#)



Neues vom CIT-Vorstand

An seiner ersten Tagung im 2017 hat der Vorstand am 27. April 2017 unter der Leitung seiner Vizepräsidentin (Maria Sack, DB AG) die Weichen für die Arbeit im laufenden Jahr gestellt. Der Vorstand konnte u.a. einen positiven finanziellen Abschluss im 2016 zur Kenntnis nehmen.

Es wurden zwei Statutenänderungen besprochen, welche die Voraussetzungen für die Mitgliedschaft beim CIT und die finanzielle Planung des Verbandes betreffen und der nächs-

ten Generalversammlung am 16. November 2017 vorgelegt werden sollen. Schliesslich wurde der Vorstand über den Stand der Umsetzung des Arbeitsprogramms 2017 informiert.

Die nächste Tagung findet am 21. September 2017 statt.

Cesare.Brand(at)cit-rail.org

Original :DE

Eine massgeschneiderte Schulung für die SNCB

Am 4. April 2017 organisierte das CIT für die SNCB ein Seminar zu rechtlichen und praktischen Fragen im Zusammenhang mit dem internationalen Eisenbahn-Personenverkehr. An diesem Anlass stellte das Generalsekretariat des CIT die verschiedenen CIT-Produkte im Bereich Personenverkehr (allgemeine Beförderungsbedingungen, Abkommen, Handbücher usw.) vor. Ausserdem präsentierte das Generalsekretariat die jüngsten Entwicklungen im Bereich Fahrgastrechte in der Europäischen Union – ein zentrales Thema in Brüssel.

Das Generalsekretariat des CIT dankt dem ganzen SNCB-Team und insbesondere Frédéric Godefroid für den angeregten und interessanten Austausch nach den Vorträgen!

Neues Angebot für CIT-Mitglieder

Seit 2016 bietet das CIT seinen Mitgliedern ein neues Angebot für die interne Schulung ihrer Mitarbeitenden in den Rechts- und Verkaufsabteilungen (Verkauf und Kundendienste) in seinen Fachgebieten: Internationaler Personen- und Güterverkehr und Infrastrukturnutzung an. Die Seminare sind modulierbar und können so an die internen Bedürfnisse der Unternehmen angepasst werden. Alle CIT-Mitglieder, die sich für die Organisation einer Schulung für ihre Mitarbeitenden interessieren, werden gebeten, das Generalsekretariat des CIT zu kontaktieren.

Isabelle.Oberson(at)cit-rail.org

Original :FR



Ausbildungsseminar, Brüssel

Das CIT heisst die neuen Mitglieder ganz herzlich willkommen!

| Land | Unternehmen | Mitgliedschaft | |
|----------|---|-------------------------------------|---|
| Ungarn | Hungarian Railway Kft. http://www.hungarianrailway.hu/ | Vollmitglied per 1. Februar 2017 |  |
| Slowakei | Carbo Rail, s.r.o. | Vollmitglied per 1. März 2017 |  |
| Italien | AW Rail srl | Vollmitglied per 1. April 2017 |  |

Katja.Siegenthaler(at)cit-rail.org

Original : DE

Auf Wiedersehen und besten Dank

Ende März verabschiedete das Generalsekretariat des CIT Frau Katrin Zumbrunnen, Herrn Joël Forthoffer und Herrn Julien Dornbierer. Das CIT trennt sich ungern von den erwähnten Mitarbeitenden sieht sich jedoch aufgrund Sparforderungen der Mitglieder (u.a. aufgrund der durch die Wechselkurskrise gestiegenen Mitgliederbeiträge) gezwungen, die Stellenaufteilung innerhalb des CIT zu reorganisieren.

Wir danken Frau Zumbrunnen, Herrn Forthoffer und Herrn Dornbierer für die geleistete Arbeit und wünschen ihnen für die Zukunft viel Erfolg.



Katja.Siegenthaler(at)cit-rail.org

Original : DE



CIT KALENDAR

| Datum | Tagungen | Ort | Verantwortlich |
|-------------------|---|-----------|-------------------|
| 21. Juni | CIT Workshop on Data Protection | Bern | Tetyana Payosova |
| 22. Juni | Ausschuss CIV | Bern | Isabelle Oberson |
| 27./28. Juni | Arbeitsgruppe CIM | Bern | Erik Evtimov |
| 12./13. Juli | Expertengruppe CIM/SMGS | Bern | Erik Evtimov |
| 7./8. September | Steuergruppe CIM/SMGS | Warschau | Erik Evtimov |
| 21./22. September | Vorstand 2/2017 | Locarno | Cesare Brand |
| 28. September | Konferenz der Reklamationsdienste Personenverkehr | Frankfurt | Jan Svensson |
| 28. September | Ad hoc Expertengruppe E-Frachtbrief CIM/SMGS | Warschau | Lothar Schneemann |
| 4. Oktober | Ausschuss CUI | Bern | Nina Scherf |
| 10./11. Oktober | CIT Regional Training Event | Bukarest | Cesare Brand |
| 11. Oktober | Expertengruppe Verschlüsse | Budapest | Fabienne Vaisson |
| 12. Oktober | Arbeitsgruppe CIV/SMPS | Bukarest | Erik Evtimov |
| 14./15. November | Arbeitsgruppe CIV | Bern | Isabelle Oberson |
| 16. November | Generalversammlung | Bern | Cesare Brand |
| 17. November | Ausschuss Multimodalität | Bern | Erik Evtimov |
| 29./30. November | Arbeitsgruppe CIM | Bern | Erik Evtimov |

Agenda mit CIT-Beteiligung

| Datum | Tagungen | Org. | Ort | Verantwortlich |
|-------------------|--|----------|----------|---|
| 18. Mai | UIC Freight Forum | UIC | Paris | Erik Evtimov |
| 22./23. Mai | Postal Rail Task Force | UPU | Bern | Cesare Brand |
| 22.-24. Mai | Group of Expert towards Unified Railway | UNECE | Genf | Erik Evtimov |
| 31. Mai | PATRIC | UIC | Rom | Jan Svensson |
| 31. Mai–2. Juni | International Transport Forum | OCDE | Leipzig | Cesare Brand |
| 6. Juni | EMC & 24th Regional Assembly Europe | UIC | Bern | Cesare Brand |
| 6.–9. Juni | Ministerkonferenz | OSJD | Sochi | Cesare Brand |
| 7. Juni | Passenger Working Group | CER | Brüssel | Tetyana Payosova |
| 13. Juni | RailData Meeting | RailData | Basel | Erik Evtimov, Nina Scherf, Jan Svensson |
| 26.–29. Juni | UIC Technical Meetings | UIC | Paris | Jan Svensson |
| 4.–6. Juli | Lenkungsgruppe „Ost-West Tarif“ | UIC | Vilnius | Tetyana Payosova |
| 10. Juli | UIC General Assembly | UIC | Istanbul | Jean-Luc Dufournaud |
| 10./11. Juli | WCO Global Transit Conference | WCO | Brüssel | Erik Evtimov |
| 10./11. Juli | UIC Technical Meeting | UIC | Bern | Jan Svensson |
| 20./21. September | UIC IRT Working Group Meeting | UIC | Madrid | Jan Svensson |
| 25. September | CER General Assembly | CER | Gdansk | Cesare Brand |
| 28. September | Commercial and Distribution Steering Committee | UIC | Paris | Cesare Brand |
| 4./5. Oktober | UIC Commercial/Technical Group | UIC | Paris | Jan Svensson |
| 10. Oktober | Passenger Working Group | CER | Brüssel | Isabelle Oberson |
| 1.–3. November | Group of Experts towards Unified Railway Law | UNECE | Genf | Cesare Brand, Erik Evtimov |
| 23. November | CER Assistants Meeting | CER | Brüssel | Erik Evtimov |

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