



- ☒ Minutes / Protocole / Protokoll
☐ Resolutions / Protocole décisions / Beschlussprotokoll
☐ File note / Notice / Aktenvermerk
☐ Report / Rapport / Rapport

Original EN

Place, date, time of meeting / Lieu, date, heure / Ort, Datum, Zeit 15. Oktober 2020	Approved / Visa / Visum AH/AG Ref. F3504	Date of this document / Etabli le / Erstellt am 26. Oktober 2020
Participants / Participants / Teilnehmer CER (Beobachter) Elizabeth Bragina DB Claus Leitzke DB Cargo Michael Müller NS Adriaan Hagdorn (Vorsitzender) OTIF (Beobachter) Aleksandr Kuzmenko PKP Cargo Edyta Zaręba SNCF Maria Skarżyńska SNCB/NMBS Nicolas Desle SNCF Cécile Delprat-Mazeran Thalys Claire Piessevaux Trenitalia Alberto Gallo (Stv. Vorsitzender) CIT GS Nina Scherf Sandra Dobler Excused: --	Circulation / Distributeur / Verteiler Participants Other members of the CUI Committee Other members of the CIT CER UIC OTIF	

Subject / Thème / Thema 30. Sitzung des Ausschusses CUI	
Narrative / Texte / Text	Action by / Traité par / Bearbeitet durch
Eröffnung und Begrüssung	
<p>Der Vorsitzende des CUI-Ausschusses, Adriaan Hagdorn (NS), begrüsst die Teilnehmer dieser Sitzung, die wegen der anhaltenden Reisebeschränkungen infolge des Ausbruchs der Coronavirus-Pandemie per Web-Konferenz abgehalten wird. Er dankt allen für ihre Teilnahme an der Sitzung. Darüber hinaus begrüsst der Vorsitzende Claire Piessevaux von Thalys, die zum ersten Mal am CUI-Ausschuss teilnimmt.</p> <p>Aufgrund des besonderen Zeitrahmens für diese Sitzung wurde die Tagesordnung gekürzt und nur die Themen 2 ("Neugestaltung des internationalen Fahrplanprozesses" (TTR)); 3 ("Nachbereitung der "Fragen der CIT-Mitglieder"); 4 ("E-SCU-I"), 5. (Europäische AGB für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur im Zusammenhang mit dem neuen RNE-Projekt); 7.1 (TIS); 7.3 (Diskussion über die Organisation eines Workshops im Jahr 2021) und 7.4 (Wahl des stellvertretenden Vorsitzenden) werden während der Sitzung eingehend erörtert.</p>	
Arbeitsdokumente und Beschlussfähigkeit	
Das Arbeitsdokument und Anhänge wurden am 1. Oktober 2020 versandt. Die an der Tagung gehaltene Präsentation ist in Anlage 1 zu diesem Protokoll enthalten.	Diese Dokumente sind auf der CIT-Website verfügbar.

Die Teilnehmer bestätigten, dass sie den Leitfaden zum Wettbewerbsrecht des CITs während der gesamten Webkonferenz-Sitzung zur Kenntnis nehmen und akzeptieren werden.

Der CUI-Ausschuss ist beschlussfähig und somit befugt, Entscheidungen zu treffen.

1. Allgemeine Informationen

Allgemeine Informationen der Rechtsabteilung der OTIF

Der Leiter der Rechtsabteilung der OTIF, Aleksandr Kuzmenko, berichtet über die Entwicklungen bezüglich der Ratifizierung der von der 12. und 13. Generalversammlung angenommenen Änderungen des COTIF und seiner Anhänge.

Die von der [12. Generalversammlung](#) angenommenen Änderungen des COTIF und seiner Anhänge D (CUV), F (APTU) und G (ATMF) seien nunmehr von fünfzehn Mitgliedstaaten ratifiziert worden.

Die von der [13. Generalversammlung](#) im September 2018 angenommenen Änderungen zum COTIF, einschliesslich des neuen Anhangs H (EST) und der Anhänge E (CUI) und G (ATMF), sind nunmehr von fünf Mitgliedstaaten ratifiziert worden.

Die Änderungen zum COTIF würden zwölf Monate nach ihrer Genehmigung durch zwei Drittel der Mitgliedstaaten (d.h. nach Genehmigung durch 32 Mitgliedstaaten) und die Änderungen zu den Anhängen zum COTIF zwölf Monate nach Genehmigung durch die Hälfte der Mitgliedstaaten (nach Genehmigung durch 22 Mitgliedstaaten) in Kraft treten.

Darüber hinaus weist Herr Kuzmenko darauf hin, dass sie erwarten, dass in naher Zukunft ein neues Land der OTIF beitreten wird.

Er berichtet auch über den neuen, von der 13. Generalversammlung eingesetzten Ad-hoc-Ausschuss für Zusammenarbeit. Der Ausschuss setzt sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten der OTIF und der dem COTIF beigetretenen regionalen Organisationen zusammen. Aufgabe des Ad-hoc-Ausschusses für Zusammenarbeit ist es, Beschlüsse über die Zusammenarbeit mit anderen internationalen Organisationen und Verbänden (wie insbesondere der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen - die "[OSShD](#)") zu fassen.

Aufgrund der COVID-19 Pandemie hat die Arbeitsgruppe der Rechtsexperten der OTIF ihre Arbeiten im Jahr 2020 leicht verschieben müssen. Sie sind positiv, dass sie ihre nächste Sitzung im März 2021 (23.-25. März) abhalten werden, bei der wahrscheinlich auch Themen von Interesse für Verbände wie das CIT diskutiert werden könnten. In diesem Fall würde CIT zu der Sitzung eingeladen werden.

Vorschlag der Europäischen Kommission zur Festlegung von Massnahmen für einen nachhaltigen Eisenbahnmarkt in Anbetracht der COVID-19-Pandemie

Das Generalsekretariat des CIT (GS CIT) berichtet kurz, dass die Verordnung zur Festlegung von Massnahmen für einen nachhaltigen Eisenbahnmarkt in Anbetracht der COVID-19-Pandemie nun in Kraft getreten ist. Sie wurde Ende September formell von den EU-Ministern angenommen und am 12. Oktober veröffentlicht (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/ALL/?uri=CELEX:52020PC0260>).

Aktualisierung des Arbeitsdokuments und Punkt 1.1.2: Revision der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (PRR)

Am 1. Oktober 2020 haben die Verhandlungsführer des Rates und des Europäischen Parlaments in ihrem vierten Trilog eine vorläufige Einigung über die Überarbeitung der PRR erzielt. Fahrgäste werden künftig grundsätzlich das Recht haben, ihre Fahrräder an Bord zu nehmen. Um dies zu ermöglichen, müssen die Eisenbahnunternehmen eine angemessene Anzahl von Fahrradstellplätzen an Bord ihrer Züge schaffen. Nach den neuen Regeln sind Durchfahrkarten obligatorisch, wenn Anschlusszüge von einer einzigen Eisenbahngesellschaft (oder ein 100%iges Tochterunternehmen) betrieben werden, beispielsweise wenn eine Fahrt eine Verbindung zwischen einem Regional- und einem

<p>Fernverkehrszug umfasst. Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität müssen dem Eisenbahnunternehmen 24 Stunden im Voraus ihre Reisepläne mitteilen (heute 48 Stunden).</p> <p>Nach Angaben der Kommission sollen diese Änderungen die Vorschriften für die Durchsetzung und die Bearbeitung von Beschwerden präzisieren, einen besseren Zugang zu Informationen ermöglichen und die Rechte von Fahrgästen mit eingeschränkter Mobilität verbessern. Der Geltungsbereich der gesetzlichen Fahrgastrechte würde auch auf bestehende Fernverkehrsdienste ausgedehnt.</p> <p>Die Institutionen müssen nun diese vorläufige Vereinbarung annehmen. Die vereinbarten Regeln treten dann nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der EU in Kraft und werden 24 Monate später anwendbar sein.</p>	
<p>Beschluss: Der Ausschuss CUI nimmt von den Informationen in der Arbeitsunterlage Kenntnis.</p>	
<p>2. "Redesign of the International Timetabling Process" (TTR)</p>	
<p>Das GS CIT informiert die Mitglieder des CUI-Ausschusses über das TTR-Projekt, das von ForumTrainEurope in Zusammenarbeit mit RailNetEurope ins Leben gerufen wurde. Ziel des Projekts ist die Neugestaltung des Eisenbahnfahrplansystems in ganz Europa und die Erhöhung der Nutzung der Infrastrukturkapazität. Daher sollte der Prozess der Kapazitäts-/Trassenbestellung und -zuweisung europaweit harmonisiert werden.</p> <p>Dabei weist das GS CIT insbesondere auf die rechtlichen Herausforderungen hin, denen sich das Projekt stellen muss.</p> <p>Einige Mitglieder des CUI-Ausschusses äussern Bedenken hinsichtlich der Art und Weise, wie das Kapazitätsmodell erstellt werden sollte und wie es möglich wäre, die für jährliche Fahrplananträge verfügbare Kapazität, die für Kapazitätsbeschränkungen (z.B. Infrastrukturarbeiten) benötigte Kapazität und die für die neuen Anträge der «rollierenden Planung» zu sichernde Kapazität zu kennen (siehe Folie 9 der Präsentation in Anlage 1). Dabei ist der Hauptgrundsatz von Artikel 26 der Richtlinie 2012/34/EU "effektive Nutzung der Fahrwegkapazität" zu beachten.</p> <p>Es wird erläutert, dass im Oktober 2018 die TTR Legal Task Force, die verschiedene Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie CER und das GS CIT umfasst und von RNE geleitet wird, eine vorläufige rechtliche Analyse des Projekts mit dem Titel «TTR Legal Challenges and possible solutions» (TTR-Rechtliche Herausforderungen und mögliche Lösungen) erstellt hat, in der festgestellt wurde, dass TTR unter dem derzeitigen europäischen Rechtsrahmen nicht vollständig in ganz Europa umgesetzt werden kann, da einige Aspekte rechtlich gesehen Grauzonen" bleiben, so dass die Umsetzung ein hohes Mass an Rechtsunsicherheit schaffen würde.</p> <p>Diese Analyse sollte bald überarbeitet werden; die Vertreterin der CER, Elizabeth Bragina, informiert die Teilnehmer, dass die Notwendigkeit einer Revision auf der Meinung des Rechtsdienstes der Kommission beruhe, dass das TTR-Projekt nicht auf der Grundlage des derzeit bestehenden Rechtsrahmens umgesetzt werden könne, da es nicht vollständig mit der Richtlinie 2012/34/EU in Einklang stehe.</p> <p>Der Vorsitzende des CUI-Ausschusses, Adriaan Hagdorn, kommt zu dem Schluss, dass der CUI-Ausschuss die Entwicklungen im Zusammenhang mit dem Projekt genauer verfolgen und es in das Arbeitsprogramm aufnehmen sollte.</p> <p>Die EVU wurden gebeten, das Projekt innerhalb ihrer Unternehmen zu überwachen, um zu vermeiden, dass es zu einem reinen RNE/Infrastrukturmanager-Projekt wird, und um sicherzustellen, dass die Interessen der EVU berücksichtigt werden.</p> <p>Weitere Informationen über das TTR-Projekt sind in den Folien 5-19 der Präsentation in Anlage 1 enthalten.</p>	<p>CUI-Ausschuss/ GS CIT</p> <p>CUI-Ausschuss/ GS CIT</p>

<p>Beschlüsse: Der Ausschuss CUI</p> <ul style="list-style-type: none"> - nimmt von den Informationen in der Arbeitsunterlage Kenntnis; - bittet das GS CIT, sich weiterhin an der TTR Legal Task Force zu beteiligen; - beschliesst, dass der CUI-Ausschuss die Entwicklungen des Projektes genauer verfolgen und es in das Arbeitsprogramm aufnehmen sollte (siehe Punkt 7 dieses Protokolls); - bittet seine Mitglieder, das Projekt in ihren Unternehmen zu verfolgen. 	<p>GS CIT CUI-Ausschuss/ GS CIT</p> <p>CUI-Ausschuss</p>
<p>3. Follow-up on questions from CIT members</p>	
<p><u>3.1 Follow-up: Erstattung von Stornierungskosten für Trassen im Falle „höherer Gewalt“/ „aussergewöhnlicher Ereignisse“</u></p> <p>Das GS CIT erinnert die Teilnehmer daran, dass dieses Thema noch immer in der Untergruppe «Entgelte» von PRIME (die Plattform für den Dialog zwischen europäischen Infrastrukturbetreibern und der GD MOVE) diskutiert wird.</p> <p>Um die finanziellen Auswirkungen der Annullierungskosten aufgrund höherer Gewalt für die EVU besser zu verstehen, hatte die Europäische Kommission auf dem Schienengüterverkehrskorridor Rhein-Alpen ein Pilotprojekt initiiert, bei dem spezifische Daten mit dem Ziel erhoben wurden, den Gesamtbetrag der von den EVU gezahlten Annullierungskosten für internationale Trassenannullierungen entlang des Korridors aufgrund von Fällen "höherer Gewalt" zu ermitteln. Die Kommission analysiert noch immer die Ergebnisse des Pilotprojekts.</p> <p>Die Mitglieder des CUI-Ausschusses diskutieren, wie und ob sie der Kommission zu diesem Thema ihren Beitrag und ihre Unterstützung anbieten könnten. Man kommt zu dem Schluss, dass das GS CIT das Thema ausführlicher ausarbeiten und ein Papier vorbereiten sollte, das auch die zuvor im CUI-Ausschuss geleistete Arbeit einschliesst. Das GS CIT würde dieses Papier vor der nächsten Sitzung in Umlauf bringen.</p> <p>Um fortzufahren, müssten noch einige operative Fragen beantwortet werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wie wird in den Systemen sichergestellt, dass zwischen IB und EVU klar ist, dass der Zug über mehrere Grenzen fährt? - Wie erhalten die EVUs Informationen, dass Stornierungsentgelte erlassen wurden (oder nicht erlassen wurde) da ein Fall höherer Gewalt vorlag? - Die Richtlinie 2012/34/EU sieht in ihrem Artikel 35 und Anhang VI vor, dass ein System leistungsabhängiger Entgeltregelung («Performance Scheme») erstellt wird. In Anhang VI Nr. 2 wird erläutert, dass Ursachen für Verspätungen einer der dort aufgezählten Kategorien zuzuordnen sind. Punkt 8 sieht als Kategorie «externe Ursachen, die weder dem Infrastrukturbetreiber noch dem Eisenbahnunternehmen zuzuschreiben sind» vor. Könnte über dieses System der «Performance Schemes» erkennbar sein, ob ein Zug seine Fahrt auf Grund dieser externen Ursachen nicht fortsetzen konnte und inwieweit deswegen Entgelte erlassen (oder nicht erlassen) wurden? <p>Die Mitglieder des CUI-Ausschusses beschliessen, sich zur Klärung dieser Fragen mit den zuständigen Abteilungen ihrer Unternehmen in Verbindung zu setzen. Die Antworten sollten bis spätestens 13. Dezember an das GS CIT weitergeleitet werden. Der stellvertretende Vorsitzende des CUI-Ausschusses (Alberto Gallo) erwähnt, dass vielleicht das Zuginformationssystem ("TIS") genutzt werden könnte, um einige dieser Informationen zu erhalten. Darüber hinaus erklärte er, dass für Trenitalia eine der Haupthürden nicht so sehr die Akzeptanz höherer Gewalt auf grenzüberschreitenden/internationalen Trassen sei, sondern dass die EVU häufig Strafen für Verspätungen auf einem nationalen Trassenabschnitt zahlen müssten, selbst wenn die Verspätung durch den Infrastrukturbetreiber auf einem der vorangehenden nationalen Abschnitte verursacht wurde.</p> <p><u>3.2 Dokument «Häufig gestellte Fragen («FAQ») zu Rahmenverträgen»</u></p> <p>Als Ergebnis früherer Diskussionen hatte das GS CIT im Sommer 2020 ein Dokument mit dem Titel "Framework Agreements FAQ" erstellt, das an die Mitglieder des CUI-Ausschusses für ihr Feedback und eventuelle Ergänzungen verteilt wurde.</p>	

<p>Der stellvertretende Vorsitzende des CUI-Ausschusses, Alberto Gallo, berichtet über das Ergebnis einer Konsultation mit dem italienischen Infrastrukturbetreiber RFI zu Strafen für den Fall, dass RFI die im Rahmenvertrag vereinbarte Kapazität nicht zur Verfügung stellt. Trenitalia bat RFI darum:</p> <p>(i) dass die Strafregelungen im Rahmenvertrags auch für den Fall einer "Änderung" der vereinbarten Rahmenkapazität (d.h. Änderung des Zeitrahmens, der Strecke, der Haltestellen, der Frequenz, der Beschränkung/Ausdehnung der Strecke, der Geschwindigkeit usw.) vorgesehen werden sollten, und nicht nur für den Fall, dass das EVU sie überhaupt nicht zugeteilt bekommt;</p> <p>(ii) dass die Strafregelungen für den Fall, dass RFI nicht die in einem Rahmenvertrag vereinbarte Kapazität zur Verfügung stellt, alle entgangenen Gewinne ausgleichen sollte (abzüglich der vermeidbaren Kosten des EVU).</p> <p>Anfang Oktober 2020 lehnte RFI die Vorschläge von Trenitalia ab und antwortete darauf:</p> <p>(i) nach europäischem und nationalem Recht ist die Möglichkeit, die Rahmenkapazität zu "ändern", in der ersten/zweiten Runde des Koordinierungsverfahrens implizit vorgesehen, während ihre "Annullierung" (als letztes Mittel) neuen Marktteilnehmern den Zugang zum Markt garantieren soll. Auf diese Weise ist das tatsächliche System bereits vollständig mit der geltenden Gesetzgebung konform;</p> <p>(ii) auf der Grundlage der Bestimmungen von Art. 9.6 der Durchführungsverordnung 545/2016 kann RFI neue Rahmenverträge ablehnen, wenn die durch sie erzielten Einnahmen geringer sind als die Strafen, die an die EVU zu zahlen sind, weil RFI die Rahmenkapazität annulliert. Daher ist RFI der Ansicht, dass der Ausgleich aller entgangenen Gewinne (wie von Trenitalia gefordert) eine Barriere für neue Marktteilnehmer darstellen würde. Wenn eine Strafe gezahlt werden muss, müsse eine solche Strafe in jedem Fall "neutral" für die Bilanz des IB sein, und der Höchstbetrag einer solchen Strafe darf nur der Höhe der zusätzlichen Gewinne entsprechen, die durch den neuen Rahmenvertrag erzielt werden.</p> <p>Es wird erwartet, dass die italienische Regulierungsbehörde Mitte November 2020 ihren Standpunkt zu der oben genannten Frage geben wird.</p> <p>Der CUI-Ausschusses kommt zu dem Schluss, dass alle Mitglieder des CUI-Ausschusses das Dokument "Häufig gestellte Fragen zu Rahmenverträgen" erneut prüfen und dem GS CIT ihr Feedback (falls vorhanden) bis spätestens 13. Dezember zukommen lassen sollten.</p> <p>Das konsolidierte Dokument "Häufig gestellte Fragen zum Rahmenvertrag" ist als Anlage 2 (in englischer Sprache) beigefügt. Nach der Konsultationsrunde wird das Dokument auf der Homepage des CIT verfügbar sein unter https://cit-rail.org/de/infrastrukturnutzung/ (im Abschnitt nur für Mitglieder).</p>	<p>CUI-Ausschuss/ GS CIT</p>
<p>Beschlüsse:</p> <p>Der Ausschuss CUI</p> <ul style="list-style-type: none"> - nimmt von den Informationen in der Arbeitsunterlage Kenntnis; - bittet seine Mitglieder, die unter Punkt 3.1 aufgeworfenen operationellen Fragen bezüglich "höherer Gewalt" zu klären und ihre Antworten bis zum 13. Dezember an das GS CIT zu übermitteln; - bittet das GS CIT, ein Papier zu verfassen, das an PRIME weitergeleitet werden könnte, um eine Lösung für das Problem der "Rückerstattung der Stornierungskosten für Zugtrassen im Falle höherer Gewalt" zu finden. Das Papier wird an den CUI-Ausschuss zur Rückmeldung weitergeleitet, bevor es an PRIME gesendet wird; - beschließt, das Dokument "Framework Agreements FAQ" erneut zu prüfen und etwaige Rückmeldungen bis zum 13. Dezember an das GS CIT weiterzuleiten 	<p>GS CIT/ CUI-Ausschuss</p> <p>GS CIT/ CUI-Ausschuss</p> <p>GS CIT/ CUI-Ausschuss</p>
<p>4. Europäischer Mustervertrag für die Eisenbahn-Infrastrukturnutzung (E-SCU-I)</p>	
<p>Die Mitglieder des CUI-Ausschusses werden über den Hintergrund der Arbeiten bezüglich des Europäischen Mustervertrags für die Eisenbahn-Infrastrukturnutzung informiert. Das GS CIT informiert den CUI-Ausschuss über den aktuellen Stand der Diskussionen mit RNE. An den gemeinsamen RNE/CIT-Sitzungen im September dieses Jahres, an denen die meisten Mitglieder des CUI-Ausschusses teilnahmen, haben die RNE Legal Task Force</p>	

<p>zum E-SCU-I und das CIT mehrere Textvorschläge für die E-SCU-I-Klauseln diskutiert. Es blieben noch einige Punkte offen, z.B. Punkt 3 "Änderung des Vertrages", 6.2. "Zahlung und Abrechnung" sowie Punkt 10 "Streitigkeiten und zuständige Gerichte".</p> <p>Der CUI-Ausschuss erörtert den aktuellen Textentwurf des E-SCU-I und beschliesst, einen Gegenvorschlag des CITs zu Punkt 3 zu koordinieren, der der am 21. Oktober tagenden Arbeitsgruppe für Rechtsfragen von RNE (RNE «Legal Matters Working Group») vorgelegt werden soll. Der CUI-Ausschuss ist der Meinung, dass der RNE-Vorschlag zu Punkt 3 für EVUs nicht geeignet ist.</p> <p>Das GS CIT erklärt, dass innerhalb des CIT der CUI-Ausschuss das Entscheidungsgremium für den E-SCU-I (unter Berücksichtigung einer Information des Vorstandes und der Generalversammlung des CIT über neu entwickelte Dokumente) sei, während bei RNE die Arbeitsgruppe für Rechtsfragen den E-SCU-I der Generalversammlung von RNE im Dezember oder Mai zur Entscheidung vorlegen muss.</p>	<p>CUI-Ausschuss/ GS CIT</p>
<p><i>Update vom GS CIT: Nach der Sitzung des CUI-Ausschusses am 15. Oktober verfasste der CUI-Ausschuss einen Gegenvorschlag zu Punkt 3 E-SCU-I, der am 21. Oktober der RNE-Arbeitsgruppe für Rechtsfragen vorgelegt wurde.</i></p> <p><i>Das «Joint Office» von RNE (Elisabeth Hochhold) informierte das GS CIT über die Diskussionen bezüglich des E-SCU-I an ihrer Arbeitsgruppe für Rechtsfragen:</i></p> <p><i>Die RNE-Arbeitsgruppe für Rechtsfragen beschloss, den gesamten Text des E-SCU-I in ihren Unternehmen erneut intern zu prüfen und ihn nicht im Dezember 2020, sondern vss. im Frühjahr 2021 zur Entscheidung an die RNE-Generalversammlung weiterzuleiten.</i></p> <p><i>Daher werden die Mitglieder des CUI-Ausschusses ebenfalls gebeten, den Text des E-SCU-I bis zum 4. Dezember erneut zu prüfen, um kritische Punkte an das GS CIT zur anschliessenden Diskussion mit RNE weiterzuleiten (siehe den aktuellen Stand des E-SCU-I in Anhang 3 dieses Protokolls).</i></p> <p><i>In der Zwischenzeit sollte die Zeit genutzt werden, um erläuternde Richtlinien für den E-SCU-I zu verfassen. Das nächste gemeinsame RNE/CIT-Treffen ist für Ende 2020 oder sehr früh im Jahr 2021 vorgesehen.</i></p>	<p>CUI-Ausschuss/ GS CIT</p> <p>GS CIT/ RNE CUI-Ausschuss/ GS CIT/ RNE</p>
<p>Beschlüsse:</p> <p>Der Ausschuss CUI</p> <ul style="list-style-type: none"> - nimmt von den Informationen in der Arbeitsunterlage Kenntnis; - strebt einen harmonisierten E-SCU-I an und verhandelt diesen mit RNE; - beschliesst zum weiteren Vorgehen gegenüber RNE folgende Schritte: ein Gegenvorschlag zu Punkt 3 des E-SCU-I wird der am 21. Oktober stattfindenden Arbeitsgruppe für Rechtsfragen von RNE unterbreitet; - ersuchte seine Mitglieder, den Text des E-SCU-I bis zum 4. Dezember erneut zu überprüfen, um dem GS CIT alle kritischen Punkte zur anschliessenden Diskussion mit RNE zu übermitteln; - bittet das GS CIT, mit dem «Joint Office» von RNE in Kontakt zu bleiben, um die Diskussionen und die nächsten Schritte der Verhandlungen zum E-SCU-I zu koordinieren; - ersucht das GS CIT, den Entwurf eines E-SCU-I bei allen interessierten Gruppen Publik zu machen. 	<p>CUI-Ausschuss/RNE</p> <p>CUI-Ausschuss/ GS CIT</p> <p>CUI-Ausschuss/ GS CIT</p> <p>GS CIT</p> <p>CUI-Ausschuss/ GS CIT</p>
<p>5. Die E-GTC-I und das neue RNE-Projekt "Harmonisierung des vertraglichen Rahmens"</p>	
<p>An der Sitzung des CUI-Ausschusses wird beschlossen, dass dieses Thema und das RNE-Projekt "Harmonisierung des vertraglichen Rahmens" zu einem späteren Zeitpunkt, wenn das Projekt bereits ausgereifter ist, diskutiert werden soll. In der Zwischenzeit soll das GS CIT das «Joint Office» von RNE kontaktieren, um Informationen über den aktuellen Stand und die nächsten Schritte zu erhalten.</p>	<p>GS CIT</p>
<p>Beschlüsse:</p> <p>Der Ausschuss CUI</p> <ul style="list-style-type: none"> - nimmt von den Informationen in der Arbeitsunterlage Kenntnis; - beschliesst, das Thema an der nächsten Sitzung des CUI-Ausschusses im Jahr 2021 erneut aufzugreifen; - bittet das GS CIT, mit RNE in Kontakt zu bleiben, um weiterhin am Projekt beteiligt zu sein. 	<p>CUI-Ausschuss</p> <p>GS CIT</p>

7. Verschiedenes	
<p><u>7.1 Update: Themen im Zusammenhang mit dem Zuginformationssystem („TIS“) von RNE</u></p> <p>Der Vorsitzende des CUI-Ausschusses, Adriaan Hagdorn von NS, informiert, dass sie intern geprüft hatten, ob es wettbewerbsrechtlich unproblematisch sei, dass der CIT-eigene TIS-Zugang Zugriff auf Daten für alle Züge (international und national, für Echtzeit-Daten und archivierte Daten) gibt.</p> <p>Das GS CIT dankt NS und bittet NS und alle anderen Mitglieder des CUI-Ausschusses sich mit ihren Kollegen von der CIV AG in Kontakt zu setzen, sofern sie Inputs über die Wettbewerbskonformität dieses Zuganges haben. In der Tat wird diese Frage dann während der nächste CIV-Arbeitsgruppe, d.h. am 17./18. November 2020, im Detail diskutiert.</p> <p><u>7.2 Diskussion über die Organisation eines Workshops "Infrastrukturnutzung" in 2021</u></p> <p>Der CUI-Ausschuss kommt zu dem Schluss, dass es eine gute Idee wäre, Ende 2021 einen Workshop abzuhalten. Der Workshop könnte auch für ein breiteres Publikum wie andere Teilnehmer von RNE, FTE usw. offen sein. Aufgrund der aktuellen Situation, die durch die Coronavirus-Pandemie hervorgerufen wurde, kam man zu dem Schluss, dass Entscheidungen darüber, wie und ob der Workshop organisiert werden soll, Anfang 2021 getroffen werden.</p> <p><u>7.3 Arbeitsschwerpunkte 2021</u></p> <p>Angesichts der laufenden Entwicklungen beschliesst der CUI-Ausschuss für 2021 die folgenden Arbeitsschwerpunkte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung harmonisierter Vertragsgrundlagen mit RNE (E-SCU-I) <ul style="list-style-type: none"> ○ Mit RNE den E-SCU-I diskutieren beginnend mit einer einheitlichen Struktur ○ Schrittweise Textvorschläge für den E-SCU-I erarbeiten ○ Den E-SCU-I wann immer möglich in anderen Gruppen thematisieren • Anstreben einer Zusammenarbeit mit RNE zu ihrem Projekt «Harmonisierung des vertraglichen Rahmens für den internationalen Verkehr» • Bei Bedarf: Nacharbeiten zur Umsetzung der revidierten Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI • Verfolgen der Arbeiten der OTIF Im Bereich Infrastrukturnutzung und Teilnahme an den Arbeiten der OTIF-Arbeitsgruppe der Rechtsexperten • Überwachung der Arbeiten für den „Zugang zu Serviceeinrichtungen“ zusammen mit der CER • Arbeit an dem juristischen Analysepapier "Anwendung der CUI auf Serviceeinrichtungen" • Verfolgen der Arbeiten der RNE/FTE-Rechtsgruppe zum TTR-Projekt und diskutieren der durch das Projekt aufgeworfenen rechtlichen Fragen • Beratung über die Arbeiten zur Entwicklung eines Satzes von CIT-Vertragsdokumenten für die Nutzung von Serviceeinrichtungen (GTC-SF) • Entwicklung eines „Fallrecht-Kompetenzzentrums“ zu Entscheidungen über die Infrastrukturnutzung • Vorbereitung eines Workshops zum Thema «Infrastrukturnutzung» in 2021 <p><u>7.4 Wahl des Stellvertretenden Vorsitzenden des Ausschusses CUI</u></p>	<p>CUI-Ausschuss/ CIV- Arbeitsgruppe</p> <p>CUI-Ausschuss</p>

<p>Das GS CIT informiert den CUI-Ausschuss, dass Alberto Gallo gerne eine weitere Amtszeit als stellvertretender Vorsitzender des CUI-Ausschusses übernehmen würde. Der Vorsitzende des CUI-Ausschusses, Adriaan Hagdorn, und das GS CIT sowie der Vorstand des CIT unterstützten die Kandidatur von Alberto Gallo.</p> <p>Der CUI-Ausschuss unterstützt und begrüsst an der Sitzung ebenfalls Alberto Gallos Kandidatur als stellvertretender Vorsitzender, die der nächsten CIT-Generalversammlung im November 2020 vorgelegt werden soll.</p>	<p>CUI-Ausschuss CIT-Generalversammlung</p>
<p>Beschlüsse:</p> <p>Der Ausschuss CUI</p> <ul style="list-style-type: none"> - nimmt von den Informationen in der Arbeitsunterlage Kenntnis; - bezüglich des Zugangs der Eurail Group GIE zu TIS, bittet seine Mitglieder, sich mit ihren Kollegen aus der CIV-Arbeitsgruppe in Verbindung zu setzen, sofern sie einen Beitrag zur Übereinstimmung des TIS-Zugangs des CIT mit dem Wettbewerbsrecht hätten, wobei dies in der CIV-Arbeitsgruppe am 17. und 18. November 2020 diskutiert werden soll; - genehmigt das unter Punkt 7.3 dieses Protokolls vorgeschlagene Arbeitsprogramm; - stimmt zu, Alberto Gallo (Trenitalia S.p.A.) als stellvertretenden Vorsitzenden des CUI-Ausschusses an der nächsten CIT-Generalversammlung vom 19. November 2020 vorzustellen; - hält seine nächste Tagung am 11. März 2021 in Bern oder virtuell ab. 	<p>CUI-Ausschuss/ CIV-Arbeitsgruppe</p> <p>CUI-Ausschuss</p> <p>CUI-Ausschuss</p> <p>CUI-Ausschuss</p>

Anlagen:

1. Präsentation zur Sitzung
2. Dokument "Framework Agreement FAQ"
3. E-SCU-I Entwurf vom 15. Oktober