



INHALTVERZEICHNIS

Konferenz über Beförderung von Gütern unter öffentlichrechtlichen Restriktionen

Diese Konferenz richtet sich ausschliesslich an die Mitglieder des CIT und insbesondere an die Experten bei den Unternehmen, welche für die Beförderung von Gütern unter besonderen Genehmigungsregimen verantwortlich sind.

Sie hat zum Zweck, einen substanziellen Beitrag zur Weiterentwicklung der Produkte Güterverkehr des CIT zu leisten. Sie findet **am 24. Mai 2018** am Sitz des CIT in Bern statt.

www.cit-rail.org



- 2 Revisionsausschuss der OTIF
„Berne Tage 2018“ - gemeinsamer Teil
- 4 Rechte von Personen mit Behinderungen und mit eingeschränkter Mobilität
- 5 „Berne Tage 2018“ - Personenverkehr
- 6 Arbeitsgruppe CIV
- 7 „Berne Tage 2018“ - Güterverkehr
- 8 Ausschuss CIM
- 9 Arbeitsgruppe Multimodalität
- 10 Anwendungsbereich der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI
- 11 Revision der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI
- 12 „Berne Tage 2018“ - Infrastrukturnutzung
- 13 CIT Itself
- 16 CIT-Kalender



EDITORIAL

Liebe Leserinnen und Leser,



Das vorliegende Heft widmet sich schwergewichtig der Berichterstattung zu den 9. „Berne Tagen“ welche am 1. und 2. März mit über 100 Teilnehmerinnen und Teilnehmern von den Bahnen, der Wissenschaft und der Anwaltschaft sattgefunden haben.

Das Leitmotiv der Veranstaltung war die Auswirkung der Digitalisierung auf das Transportrecht.

Die Anwesenden erhielten einen Überblick über die Rechtsentwicklungen in der Europäischen Union und bei der COTIF. In einem weiteren Block wurde auf die Auswirkungen der Digitalisierung auf das Transportrecht und insbesondere auf die Verträge und die Produkte des CIT sowie auf die neuen Herausforderungen im Bereich des Datenschutzes eingegangen.

Sie finden im Folgenden separate Berichterstattungen zu den Arbeitsblöcke Personen- Güterverkehr sowie zu den gemeinsamen Teilen.

Viel Vergnügen bei der Lektüre!

Beste Grüsse aus Bern
Cesare Brand
Generalsekretär des CIT



Revisionsausschuss der OTIF

Der Revisionsausschuss der OTIF tagte am 27. und 28. Februar in Bern und beschloss der nächsten Generalversammlung drei Änderungen im Grundübereinkommen und in den Anhängen zum Beschluss vorzulegen.

Die erste Änderung betrifft das Grundübereinkommen und soll den Zeitraum zwischen Beschluss und Inkraftsetzung der Änderungen wesentlich verkürzen. Die von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen der Anhänge zum Übereinkommen sollen nach einer bestimmten Zeit nach Mitteilung an die Mitgliedstaaten, wenn die Hälfte dieser Mitgliedstaaten keinen Einspruch eingelegt hat, in Kraft treten. Die Änderung würde dann für alle Mitgliedstaaten in Kraft treten, mit Ausnahme derjenigen Mitgliedstaaten, die an der Generalversammlung nicht zugestimmt oder später einen Einspruch eingelegt haben.

Die zweite Änderung betrifft den Geltungsbereich des Anhangs CUI, welcher die vertragliche Beziehung zwischen Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber regelt. Die Mitgliedstaaten haben einem eingeschränkten Geltungsbereich zugestimmt, welcher sich auf sog. internationale Trassen bezieht (reine internationale Trassen auf den Korridoren oder aufeinanderfolgende nationale Trassen, welche von den Infrastrukturbetreibern koordiniert sind). Weitere Informationen hierzu finden Sie im Artikel auf Seite 11 dieser CIT-Info.

Die dritte Änderung betrifft ein neuer Anhang H. Ziel des neuen Anhangs ist es, allgemeine Grundsätze und Pflichten für den grenzüberschreitenden Betrieb von Zügen für Staaten aufzustellen, die die APTU und ATMF bereits vollständig anwenden. Seit ihrer Konzipierung regeln die ATMF die Verfahren für die Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen zum internationalen Verkehr, einschliesslich der Bestimmung der auf diese Fahrzeuge anwendbaren Vorschriften und der Pflichten zur korrekten Verwendung und Instandhaltung der Fahrzeuge.

Die Bestimmungen basieren auf und entsprechen denen zum Eisenbahnsystem der Europäischen Union. Zur Förderung der Interoperabilität über die EU hinaus sollten im neuen Anhang H Vorschriften entwickelt werden, die in Ergänzung der ATMF angewendet werden können. Während die ATMF die Zulassung und Verwendung von Fahrzeugen im internationalen Verkehr regeln, sollte der neue Anhang den Betrieb von Zügen abdecken, gebildet aus Fahrzeugen, die ihrerseits wiederum den ATMF unterliegen.

Diese drei Änderungen werden nun der Generalversammlung der OTIF vorgelegt, welche am 25. und 26.09.2018 stattfinden wird.

Zusätzlich beschloss der Revisionsausschuss der OTIF die Gründung einer Expertengruppe Recht, welche die Anwendung der COTIF und ihrer Anhänge „monitoren“ und spezifische Rechtsfragen bearbeiten soll, wie zum Beispiel die Haftung der Wagenhalter in der CUV, Fragen im Zusammenhang mit der Digitalisierung der Transportdokumente oder die vertragliche Standardisierung der Verträge zur Nutzung der Infrastruktur.

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

Original: DE

Berner Tage: gemeinsamer Teil zum internationalen Transportrecht

Regulatorische Entwicklungen sowie die Auswirkung der Digitalisierung auf das Transportrecht standen im Zentrum der Diskussionen an den 9. Berner Tagen, welche mit der Teilnahme von über 100 Vertreterinnen und Vertretern der Bahnen, der Universitäten sowie der Anwaltschaft am 1. und 2. März in Bern stattgefunden haben.

Am ersten gemeinsamen Güter- und Personenverkehrsteil der Veranstaltung hat Libor Lochman (Executive Director CER) einen Überblick über die Rechtsentwicklungen auf EU-Ebene gegeben. Es ging dabei um den Stand der Implementierung der Richtlinie 2012/34 und des sog. 4. Railway Package. Er erläuterte auch den Stand der Arbeiten zur Revision der Passenger Rights Regulation (PRR) sowie den Vorschlag für eine neue Regulierung, welche der EU-Kommission neue Kompetenzen zur Einforderung von Informationen bei den Unternehmen begründen würde (SMIT).

Libor Lochman, Geschäftsführer CER



In einem zweiten Referat präsentierte Nina Scherf (Senior Legal Adviser CIT) die Regelungen zur Nutzung der Infrastruktur. Ein Rechtsbereich auf der Schnittstelle privat- und öffentliches Recht mit vielen offenen Fragen, wobei die EVU rund 30% ihres Umsatzes für die Trassenpreise aufwenden.



Rainer Freise, ehemaliger Präsident des CIT und Berater der OTIF

Im dritten und letzten Referat des Morgens informierte Prof. Rainer Freise (ehemaliger Präsident des CIT und Berater der OTIF) über die wichtigsten Entscheidungen des Revisionsausschusses der OTIF, der in derselben Woche in Bern getagt hat. Zum Revisionsausschuss der OTIF ist ein ausführlicher Artikel in dieser CIT-Info auf Seite 2 erschienen.

Am späten Vormittag präsentierten die Präsidenten der Ausschüsse CIV (Enrico Trapazzo, Trenitalia), Multimodalität (Maria Calimeri, ATTICA), CUI (Adriaan Hagdorn, NS) sowie der Präsident der Arbeitsgruppe CIM (Cristian Cuenca, DB) im Rahmen eines Panels die wichtigsten Arbeiten, welche im laufenden Jahr beim CIT geplant sind.

Im zweiten gemeinsamen Teil standen die Digitalisierung und deren Auswirkung auf das Transportrecht im Vordergrund. Patrick Mantell (UIC) gab einen Überblick über die Arbeiten des Eisenbahnsektors im Bereich der Digitalisierung. Es folgte Prof. Andreas Furrer (Universität Luzern) der insbesondere auf die disruptive Wirkung der Digitalisierung auf das Gütertransportrecht einging.

Das bestehende Vertragsgeflecht werde aufgebrochen und unter Teilnahme neuer Akteure mit neuen Geschäftsmodellen neu zusammengesetzt. Dabei unterstrich er die guten Vorarbeiten des CIT bei der Digitalisierung im Güterverkehr. Anschliessend präsentierten Erik Evtimov (Stv. Generalsekretär CIT) und Isabelle Oberson (Senior Legal Adviser CIT) die Arbeiten des CIT im Bereich der Digitalisierung und die entsprechenden Entwicklungen bei den CIT Produkten. Die Veranstaltung wurde mit einem sehr interessanten Referat von Kate Bryan (Eurostar) über die Auswirkungen der neuen EU Datenschutzverordnung auf das Geschäft der Eisenbahnverkehrsunternehmen abgeschlossen.



Redner während der „Berner Tage 2018“

Die nächsten „Berner Tage“ finden in zwei Jahren Anfang 2020 in Bern statt.

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



CIT-Mitglieder während der „Berner Tage 2018“



Rechte von Personen mit Behinderungen und mit eingeschränkter Mobilität

Im Jahr 2013 schätzte man, dass 15% der Weltbevölkerung an einer Behinderung leiden. Mit der zunehmenden Alterung der Bevölkerung wird diese Zahl noch zunehmen. Die Gesetzgebung passt sich dieser Entwicklung an und sieht für Unternehmen, insbesondere im Eisenbahnbereich, mehr Pflichten vor.

Devise: Barrierfreiheit

In einer alternden Gesellschaft⁽¹⁾ gewinnt die Frage des Zugangs zu Örtlichkeiten und Informationen immer mehr an Bedeutung. Viele Ursachen können dazu führen, eine behinderte Person oder eine Person mit eingeschränkter Mobilität (PRM – person with reduced mobility) zu werden, z. B. Alter, Krankheit, Unfall, Gebrechen usw. Um unser Umfeld zugänglich zu machen, müssen die Lösungen folglich an jede Behinderung angepasst werden.

Die Rechte der PRM und insbesondere die Frage der Barrierfreiheit ist also ein gesamtgesellschaftliches Thema, dessen sich die internationalen Organisationen und Verbände bereits angenommen haben.

Internationale Strategie

Im Jahr 2008 trat ein solches UNO-Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen in Kraft. Bisher traten ihm 175 Staaten bei. Die Europäische Union (EU) ratifizierte es ihrerseits im Jahr 2010, mit Inkrafttreten 2011.

Um ein barrierefreies Europa zu schaffen, entwickelte die EU auch eine Strategie zugunsten der behinderten Personen. In dieser Strategie ist die Barrierfreiheit eines der acht Handlungsfelder.

In den letzten Jahren verfasste die EU mehrere neue Verordnungen und revidierte mehrere Texte, insbesondere um den Zugang zu Diensten und Produkten zu erleichtern. Der Bereich Eisenbahnbeförderung war davon nicht ausgenommen.

Europäische Regulierungen über die Barrierfreiheit

Als erste Regulierung ist der „Accessibility Act“ (Rechtsakt zur Barrierfreiheit) zu erwähnen. Es handelt sich dabei um einen Richtlinien-Entwurf der Europäischen Kommission aus dem Jahr 2015. Darüber befand das europäische Parlament im September 2017 in erster Lesung. Derzeit wird der Text im Rat behandelt.

Infolge der vom europäischen Parlament angebrachten Textänderungen sollte diese Regulierung nun nicht nur für die Barrierfreiheit der Verkaufsterminals aller Verkehrsträger gelten, sondern auch für die elektronischen Dienste (Websites, Anwendungen usw.), das Rollmaterial, die Infrastruktur und die bauliche Umwelt.

Für die Umsetzung sieht die Richtlinie eine Übergangsfrist von beinahe elf Jahren vor. Sie soll subsidiär zu den bereits bestehenden Regulierungen anwendbar sein (im Eisenbahnbereich die Richtlinie 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union, die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (PRR), die PRM TSI und die TAP TSI). Dieser subsidiäre Charakter darf jedoch nicht dazu verleiten, die Bedeutung dieser Richtlinie besonders bezüglich Barrierfreiheit im digitalen Bereich zu unterschätzen (insbesondere im Zusammenhang mit Websites, Anwendungen und mobilen Diensten), in der die Eisenbahnregulierung noch nicht so weit fortgeschritten ist.

Wie wir bereits in den früheren Ausgaben des CIT-Info⁽²⁾ berichteten, wird die PRR ihrerseits einer gründlichen Überarbeitung unterzogen. Eines der Ziele der Europäischen Kommission besteht darin, die Rechte der PRM zu stärken, insbesondere im Bereich des Zugangs zu Eisenbahnverkehrsleistungen, aber auch zu Informationen.

Spricht man in der Europäischen Union von PRM, dann ist die PRM TSI ebenfalls ein wichtiger Text. Dabei handelt es sich um eine technische Verordnung, welche die Normen und Abmessungen beschreibt, die für die Ausrüstung des Rollmaterial und der Eisenbahninfrastruktur einzuhalten sind, damit diese als barrierefrei gelten können. Hinsichtlich der Revision dieses Textes veröffentlichte die Europäische Eisenbahngentur (EUAR) Empfehlungen. Sie betreffen das von den Mitgliedstaaten zu erstellende Inventar bezüglich der Barrierfreiheit von Fahrzeugen und Infrastruktur und die dazu zusammenzustellenden Informationen. Ein grösserer Revisionsvorschlag zur PRM TSI dürfte im Herbst 2018 veröffentlicht werden.

Ausblick

Die Barrierfreiheit ist ein aktuelles Thema, das mit der Alterung der Bevölkerung in den nächsten Jahren weiter an Bedeutung gewinnen wird.

Bei der Entwicklung ihrer Angebote und Dienstleistungen werden die Akteure im Eisenbahnsektor, insbesondere die Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber und Bahnhofbetreiber, mehr und mehr mit dieser Problematik konfrontiert sein.

(1) <https://www.un.org/press/fr/2013/DH5151.doc.htm> (nur FR oder EN)

(2) https://www.cit-rail.org/media/files/public/CIT-Info_2017/CIT-Info_2017_3/CIT%20info_3_2017_DE.pdf

Sie sind sich dessen bewusst und haben bereits Lösungen umgesetzt, um das Recht auf Beförderung aller Reisenden zu gewährleisten.

Das CIT wird die Entwicklung der Gesetzgebung in diesem Bereich weiter aufmerksam verfolgen, um seine Mitglieder bestmöglich zu beraten und zu informieren.

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

Nützliche Links:

- [Convention de l'ONU relative aux droits des personnes handicapées \(nur FR oder EN\)](#)
- [Europäische Strategie zugunsten von Menschen mit Behinderungen 2010-2020](#)
- [Rechtsakt Barrierefreiheit](#)
- [Änderungen des europäischen Parlaments im Rechtsakt Barrierefreiheit](#)
- [Richtlinie 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union](#)
- [PRR](#)
- [PRM TSI](#)
- [TAP TSI](#)

Berner Tage 2018: Teil Personenverkehr

Die Zukunft heisst Digitalisierung und dieser Trend wirkte sich natürlich auch auf das Personenverkehrsrecht und die Berner Tage 2018 aus.

Viele neue Herausforderungen

Die Europäische Union folgte diesem Trend und wurde in verschiedenen Bereichen der Fahrgastrechte gesetzgeberisch tätig.

Diese neuen Regulierungen sowie andere aktuelle Fragen waren Themen, die im Teil Personenverkehr der Berner Tage 2018 behandelt wurden.

Nachmittag zum Thema Personenverkehr

Am ersten Tag der „Berner Tage 2018“ teilten sich die Teilnehmenden in zwei Gruppen auf: Personenverkehr und Güterverkehr. Dies bot Gelegenheit, in der Gruppe Personenverkehr verschiedene Themen wieder aufzunehmen, die derzeit in der Arbeitsgruppe CIV und im Ausschuss CIV diskutiert werden.

Isabelle Saintillan (SNCF, Vizepräsidentin des Ausschusses CIV) leitete die Diskussion mit ihrem Beitrag über die Revision der PRR ein und legte die Herausforderungen dar, die sich daraus für die Eisenbahnunternehmen ergeben könnten. Insbesondere ging sie auf die letzten Entwicklungen ein, d. h. die Veröffentlichung am 28. Februar 2018 des Berichtsentwurfs des Berichterstatters des Ausschusses „Verkehr und Tourismus“ des europäischen Parlaments.

Sabine Wolf (ÖBB) stellte anschliessend den berühmt-berühmten Fall ÖBB/Sachs vor, in dem dieses Unternehmen vor US-amerikanischen Gerichten belangt wurde. Nach der Darlegung der Tatbestände, die zu diesem Streitfall geführt hatten, legte Frau Wolf die rechtlichen Argumente dar, auf die sich der Oberste Gerichtshof der Vereinigten Staaten gestützt hatte, um zu schlussfolgern, dass das US-Gericht nicht zuständig war.

Anschliessend konnten die Teilnehmenden von der Sachkenntnis von Stéphanie Golinvaux (Anwaltsbüro HFW, Brüssel) im Bereich Wettbewerbsrecht profitieren. Eingangs stellte sie die einzelnen Grundsätze vor, die diesem Rechtsbereich zugrunde liegen.

Dann beleuchtete sie Elemente, auf die Eisenbahnunternehmen beim Abschluss von Zusammenarbeitsabkommen besonders achten müssen.

Zum Abschluss des Tages stellte Jan Svensson (CIT) die letzten Entwicklungen im e-Ticketing vor. Dabei behandelte er die rechtlichen Probleme, welche diese Art Beförderungsausweise verursachen können, wie zum Beispiel die Frage der inhaltlichen Angaben und des Datenschutzes. Mit den Lösungen, die sich den Eisenbahnunternehmen anbieten, beendete er seine Ausführungen.

Zufrieden verliessen die Teilnehmenden die Berner Tage mit vielen neuen Erkenntnissen zu den Schwerpunktthemen im Personenverkehr.



Zukunftsthemen im Mittelpunkt des Personenverkehrs

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

Nützliche Links:

- [Entwurf Neufassung PRR](#)
- [TAP TSI](#)
- [GDPR](#)

Arbeitsgruppe CIV: Reklamationsbehandlung und Ticketing

Die Arbeitsgruppe CIV arbeitete an ihren Tagungen im Februar und April 2018 pragmatische Lösungen zur Verbesserung der Behandlung von Reklamationen internationaler Reisender aus. Sie gab auch grünes Licht für die neue Struktur des Handbuchs für internationale Eisenbahn-Fahrausweise (MIRT).

Reklamationen von internationalen Reisenden

Das CIT-Abkommen über die Beziehungen zwischen den Transportunternehmen im internationalen Eisenbahnpersonenverkehr (AIV) legt die Verfahren fest, die zu befolgen sind, wenn internationale Reisende bei einem an ihrer Reise beteiligten Beförderer eine Reklamation einreichen.

Die Arbeitsgruppe CIV befasste sich mit der Frage, wie die der Reklamation beigelegten Original-Beförderungsausweise aufzubewahren und weiterzuleiten sind und wie Arztzeugnisse zu verwenden sind, welche die Nicht-Nutzung von abgelaufenen Beförderungsausweisen begründen. Sie behandelte auch die Frage des Einverständnisses der Reisenden für die Übermittlung ihrer Daten an andere Unternehmen im Rahmen des AIV. Ausserdem einigte sie sich auf eine Reihe von Grundsätzen für die Behandlung von Reservierungen, die in Ergänzung zu Rail-Pässen gekauft wurden.

Die UIC-Gruppe RCF1 unterbreitete dem CIT zudem mehrere Empfehlungen zu buchhalterischen Aspekten bei Belastungen, die im Fall von Erstattungen vorgenommen werden. Die im AIV gewünschten Anpassungen werden dem Ausschuss CIV im Juni 2018 zur Gutheissung unterbreitet.

Neue Layouts und Strichcodes

Das CIT-Handbuch für internationale Eisenbahn-Fahrausweise (MIRT) wird in den nächsten Monaten revidiert, um es mit den bei der UIC laufenden Arbeiten im Ticketing-Bereich in Einklang zu bringen. Die Neufassung der UIC-Merkblätter 918-2 und 918-3 steht vor dem Abschluss. Die beiden Merkblätter sollen Ende 2018 aufgehoben und durch die neuen Merkblätter 918-8 (Layout der Beförderungsausweise) und 918-9 (Strichcodes) ersetzt werden.

Ziel des CIT ist es, alle Elemente, die bei der Ausgabe von internationalen Beförderungsausweisen zu berücksichtigen sind, so klar wie möglich darzustellen, und zwar unabhängig davon, ob diese auf Papier oder in elektronischer Form ausgegeben werden. Es gilt also, die derzeitigen Kapitel 6 - 10 des MIRT an die Bedürfnisse der Unternehmen anzupassen, die im internationalen Verkehr Papier-Fahrausweise, am Domizil auszudruckende Fahrausweise, Fahrausweise auf Smartphones oder gänzlich dematerialisierte Fahrausweise verwenden.

Vor der Gutheissung durch den Ausschuss CIV im Juni 2018 werden die neuen Kapitel des MIRT auch den technischen Sachverständigen der UIC unterbreitet.

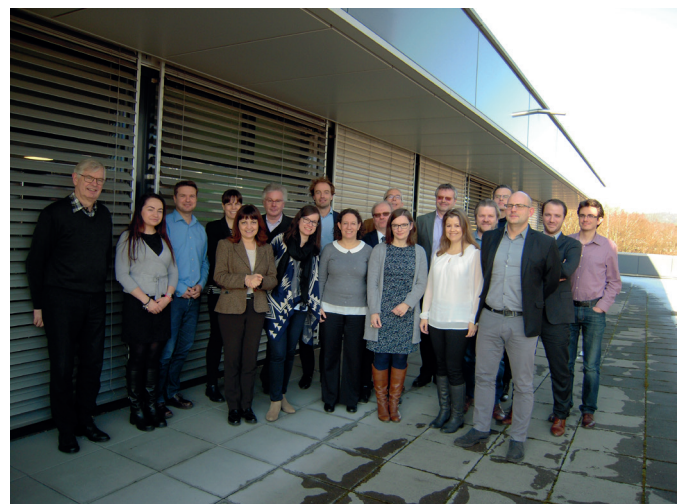
Mustervertrag für die Übermittlung von personenbezogenen Daten

Die neue Verordnung (EU) Nr. 2016/679 über den Datenschutz verlangt von den Eisenbahnunternehmen, dass sie mit ihren Partnern (zum Beispiel den übrigen Eisenbahnunternehmen, den Vertreibern, den Lieferanten von Informatik-Dienstleistungen usw.), die personenbezogene Daten der Reisenden zu verarbeiten haben, einschlägige Verträge schliessen.

Die Arbeitsgruppe CIV besprach mit Unterstützung der Expertengruppe Datenschutz das vom CIT vorgeschlagene Musterabkommen, das die vertraglichen Beziehungen zwischen dem „Datenverantwortlichen“ (d. h. dem Beförderer als CIT-Mitglied) und dem „Auftragsverarbeiter“ (d. h. jeglichem Unternehmen, das die vom CIT-Mitglied gesammelten personenbezogenen Daten verwaltet) regelt. Dieses Musterabkommen behandelt die Pflichten der beiden Parteien, insbesondere bezüglich Vertraulichkeit und Qualität, Haftung und Urheberrecht. Es wird dem Ausschuss CIV im Juni 2018 unterbreitet.

[isabelle.oberson\(at\)cit-rail.org](mailto:isabelle.oberson(at)cit-rail.org)

Original: FR



Datenschutz, Reklamationen, Ticketing: Eine reich befrachtete Tagesordnung für die Arbeitsgruppe CIV



Berner Tage 2018: Teil Güterverkehr

Die 9. Berner Tage vom 1. und 2. März 2018 standen unter dem Leitthema der Auswirkungen der Digitalisierung auf das Eisenbahnrecht. Mit diesem Fokus wurde auch im Teil Güterverkehr weiter diskutiert und der Schnittstelle zur Praxis besonderes Augenmerk geschenkt.

Einleitend ging Frau Maria Sack, Rechtsanwältin, Leiterin Team Internationale Verbände Verkehrspolitik Europa (DB AG) und Vize-Präsidentin des CIT, auf die immer notwendiger werdende Harmonisierung des Eisenbahnrechts auf globaler Ebene ein. Im Zentrum ihrer Ausführungen standen die Arbeiten zum URL (Uniform Railway Law) im Rahmen der Wirtschaftskommission für Europa (UNECE). Das CIT unterstützt diesbezüglich den vorgebrachten Appell zur Planung von Piloten im Zusammenhang mit der Erprobung des „Unified Law“ auf den eurasischen Korridoren. Ziel ist es, einen Vertrag und ein Transportdokument für die gesamte Strecke zu realisieren.

Herr Cristian Cuenca, Syndikusanwalt (DB AG), Vorsitzender der Arbeitsgruppe CIM beleuchtete im zweiten Referat die Modelle des Gütertransportes mit einem standardisierten Rahmenvertrag für den „Ein- und Verkauf“ von Bahnleistungen. Insbesondere wurden hierbei die jeweiligen Rechte und Pflichten des vertraglichen und aufeinanderfolgenden Beförderers zum Einkauf von Dienstleistungen aufgeführt sowie die Rechte und Pflichten des ausführenden Beförderers zum Verkauf von Dienstleistungen beleuchtet.



Im Zentrum der Ausführungen von Maria Sack standen die Arbeiten zum URL (Uniform Railway Law) im Rahmen der Wirtschaftskommission für Europa (UNECE)

Nach der Pause ging Frau Prof. Isabelle Bon-Garcin von der Universität Lyon 2 auf die vielfältigen Facetten des multimodalen Verkehrs mit einem Schwerpunkt auf den kombinierten Verkehr Eisenbahn-Strasse ein. Erwähnt wurde auch der als Basis der Zusammenarbeit des CIT und der IRU in 2017 gemeinsam veröffentlichte rechtsvergleichende Leitfaden zu den Haftungsregimen CMR-COTIF/CIM-SMGS. Darüber hinaus wurde auf die Revisionsarbeiten zu der Richtlinie 92/106 zum Kombinierten Verkehr und deren kohärenten Gestaltung im EU-Recht eingegangen.

Abschliessend präsentierte Herr Daniel Lützel Schwab, Leiter Recht & Compliance der SBB Cargo AG die neuen Haftungsbestimmungen im Wagenrecht aus Sicht des Eisenbahnverkehrsunternehmens. Zunächst ging er auf die letzten Entwicklungen auf Sektorebene im Rahmen des AVV⁽¹⁾ ein. Vor diesem Hintergrund gab er weitere Informationen über den Vorschlag der Schweiz zum Art 7 CUV im gleichzeitig verlaufenden Revisionsausschuss der OTIF. Für die TeilnehmerInnen war seine aktuelle Berichterstattung über die in der Schweiz geführte Diskussion zur Realisierung einer kausalen Obhutshaftung des Wagenhalters für Schäden am Gut durch seinen Wagen von grossem Interesse.

Weiterführende Diskussionen hierzu sind nach Wortmeldungen aus dem Publikum auch auf internationaler Ebene zu erwarten, nicht zuletzt im Rahmen der neuzugründenden Arbeitsgruppe der Rechtsexperten der OTIF.

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

Original: DE

(1) Allgemeine Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV)

Der Ausschuss CIM fasst richtungsweisende Beschlüsse

Das leitende Organ des CIT im Bereich Güterverkehr richtet die Arbeiten des Generalsekretariats anhand zwei Megatrends im grenzüberschreitenden Güterverkehr aus – Digitalisierung und Multimodalität. Der erste Megatrend steht im Vordergrund der Neuausgabe der gesamten Palette der CIT Beförderungsdokumente samt ihrer öffentlich-rechtlichen Anerkennung; der zweite Megatrend erweitert den Geltungsbereich der CIT Produkte an der Schnittstelle zu den anderen Transportarten, um den neuen globalen Logistikketten gerecht zu werden. Beides sind Phänomene des 21. Jahrhunderts und Herausforderung und Aufgabe für das CIT zugleich.

Digitalisierung der Produkte Güterverkehr des CIT

Um die Anwenderfreundlichkeit der CIT-Produkte zu verbessern, ihre Darstellung zu modernisieren und die Vorteile der Informatik und des Internets umfassend zu nutzen, werden alle Produkte des CIT neu in digitaler Form schrittweise herausgegeben. Das neue System sieht vor, dass die jeweiligen gültigen Fassungen auf der Homepage des CIT unter der Rubrik „Gültige Versionen“ zur Verfügung stehen. Massgebend ist einzig diese mit der elektronischen Signatur versehene Fassung der Produkte.

Zunächst wurden die vier grundlegenden Handbücher GLV-CIM, GTM-CIT, GLW-CUV und GTW-CIT für den elektronischen Frachtbrief CIM und den elektronischen Wagenbrief CUV in der neuen digitalen Form per 1. Januar 2017 herausgegeben. Die digitale Neuausgabe der übrigen CIT-Produkte Güterverkehr ist wiederum für 1. Januar 2019 eingeplant.

Multimodalität

Der Vorsitzende des Ausschusses CIM, Herr Jean-Luc Dufournaud (SNCF Mobilités), unterstrich einleitend anlässlich der Tagung die Wichtigkeit des zweiten Megatrends Multimodalität insbesondere vor dem Hintergrund, dass das Jahr 2018 von der Europäischen Kommission zum Jahr der Multimodalität erklärt wurde. Auf Grund der Bedeutung des Themas für die Zukunft beschloss der Ausschuss CIM folgende Arbeiten in diesem Bereich fortzuführen:

Die Arbeiten des CIT zur Fortentwicklung der AGB Eisenbahn-Seeverkehr und des Mustervertrages Eisenbahn-Seeverkehr werden in Zusammenarbeit mit Stena Line Freight im Rahmen eines virtuellen Piloten auf ihre praktische Verwendung getestet.

Das GS CIT steuert in enger Zusammenarbeit mit IRU die Entwicklung einer Checkliste für einen Rahmenvertrag im internationalen kombinierten Verkehr Eisenbahn-Strasse an, welche rechtliche Passerellen zwischen den beiden Rechtsregimen aus praktischer Sicht erstellen soll. Die Arbeitsgruppe CIM wird diese Checkliste an ihrer Sitzung im Juni 2018 finalisieren können.

Darüber hinaus werden im Verlauf des Jahres 2018 einschlägige Arbeiten zur Erstellung eines praktischen Leitfadens mit rechtlichen Vergleichsarbeiten und Gegenüberstellungen zwischen dem Eisenbahnbeförderungsrecht (COTIF/CIM/CUV) und dem Binnenschifffahrtsrecht (CMNI/CLNI I und II sowie Athener Übereinkommen) aufgenommen. Sie sollen den sehr positiv aufgenommenen [Leitfaden zum CMR-COTIF/CIM-SMGS](#) weiterentwickeln.

CIT-Bericht zur gerichtlichen Anerkennung digitaler Transportdokumente

Des Weiteren stand das Thema „gerichtliche Anerkennung digitaler Transportdokumente“ auf der Agenda des Ausschusses. Als Ausfluss der praktischen Realisierung des elektronischen Frachtbriefs CIM und der fortschreitenden Digitalisierung erarbeitete das GS CIT eine rechtliche Abklärung zur Anerkennung des elektronischen Frachtbriefs CIM als Beweis des Beförderungsvertrages vor den nationalen Gerichten und weiteren nationalen Behörden und zuständigen Institutionen. Der CIT Bericht wurde nach der Gutheissung durch den CIT Vorstand sowohl der Europäischen Kommission, DG MOVE für das Projekt DTLF als auch der OTIF übermittelt. Der Bericht wurde ausserdem dem OTIF-Revisionsausschuss an dessen Sitzung Ende Februar 2018 eingehend vorgestellt.

Vor dem Hintergrund des Megatrends der Digitalisierung wurde von der Europäischen Kommission in der Zwischenzeit das Projekt „[Digital Transport and Logistics Forum](#)“ (DTLF) gegründet. Das GS CIT verfolgt diese Arbeiten in Zusammenarbeit mit der CER aus nächster Nähe und berichtet in den einschlägigen Gremien zu Händen der Mitglieder.



Die Neuherausgabe von CIT-Produkten und ihre Anerkennung im öffentlichen Recht sowie die Erweiterung des Geltungsbereichs von CIT-Produkten auf Schnittstellen mit anderen Verkehrsträgern sind die Prioritäten der CIM-Arbeitsgruppe für 2018

Elektronische Tatbestandsaufnahme (CIT20)

Die Arbeiten zur Realisierung der elektronischen Tatbestandsaufnahme schreiten plangemäss voran. Offene Fragen zur Finalisierung der Arbeiten an den funktionellen und rechtlichen Spezifikationen (GTM-CIT, Anlage 20b) und die technische Umsetzung bei RailData werden an der kommenden Sitzung der AG CIM vom 27./28. Juni 2018 behandelt.

Für die Finalisierung der Arbeiten sind noch die offenen Fragen bezüglich stufenweiser Implementierung der ECN-Variante für die Rechtsbeziehung Beförderer – Beförderer und Beförderer – Kunde (zentral via ORFEUS oder dezentral je Beförderer) zu klären. Weiterhin stehen die Fragen zur digitalen Signatur und der einzelnen Zugriffsrechte zur Diskussion.

CIT Konferenz Güterverkehr

Seit einiger Zeit laufen in der Arbeitsgruppe CIM Diskussionen zum Thema „Identifikation der Beförderung von Abfällen im Frachtbrief“.

An der letzten Sitzung der AG CIM im November 2017 wurde deutlich, dass das Thema der Beförderung von Abfällen sowie auch anderer besonders zu kennzeichnender Güter weiter in den einzelnen Unternehmen zu vertiefen ist. Das GS CIT wurde beauftragt, ein Expertentreffen zum Thema „Beförderung von Abfällen“ zu organisieren, auf dem neben dem Thema „Kennzeichnung“ weitere Fragen, wie z.B. die Nutzung elektronischer Dokumentationsverfahren, erörtert werden könnten. Die Fragestellung sollte ausserdem dann auf die Beförderung anderer Güter erweitert werden, die wegen öffentlich-rechtlicher Vorschriften besonders zu kennzeichnen sind.

Die CIT Konferenz über die Beförderung von Gütern unter öffentlich-rechtlichen Restriktionen findet am **24. Mai 2018** am Sitz des CIT in Bern statt. Alle Experten aus den CIT Mitgliedsbahnen sind zur Teilnahme herzlich eingeladen.

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

Original: DE

11. Sitzung der Arbeitsgruppe Multimodalität

2018 wird multimodal! Die Europäische Kommission hat dieses Jahr zum Jahr der Multimodalität erklärt. Es ist daher nur konsequent, dass das CIT die Arbeiten in diesem Bereich vermehrt in den Fokus rückt.

Herausforderungen im multimodalen Verkehr Eisenbahn - Seebeförderung

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

Aus diesem Grund wurde die Bildung einer kleinen Ad-hoc Arbeitsgruppe befürwortet, die einen Piloten im multimodalen Eisenbahn-Seeverkehr beschreibt, auf dem die AGB Eisenbahn-Seeverkehr samt Mustervertrag erprobt werden.

Nachdem das GS CIT Ende 2017 Kontakt zur Reederei Stena Line Freight aufgenommen hatte, um die Verwendung des Mustervertrags Eisenbahn-Seeverkehr gemeinsam mit den AGB Eisenbahn-Seeverkehr auf Pilotverkehren zu diskutieren, stellte der Vertreter und Rail Manager Central Europe von Stena Line Freight, Bernd Russ, der Arbeitsgruppe Multimodalität ein neues Projekt der Reederei vor, welches auf der Strecke Trelleborg in Schweden - Seehafen Rostock – Halle bzw. Schkopau (in Deutschland) gemeinsam mit einem Eisenbahnunternehmen durchgeführt wird.

Die Teilnehmer der AG Multimodalität befürworteten hier zunächst einen virtuellen Piloten zu organisieren um die Schnittstellen Eisenbahn/Seeverkehr zu visualisieren und diese aus rechtlicher Perspektive zu beschreiben.

Herausforderungen im multimodalen Verkehr Eisenbahn - Strasse

Lange und intensiv hatte das CIT mit der IRU⁽¹⁾ unter Einbeziehung unterschiedlicher CIT-Gremien an der Finalisierung eines ausführlichen Leitfadens zum Thema Eisenbahnrecht/Strassenverkehrsrecht gearbeitet. Dieser IRU/CIT-Leitfaden ist im Frühjahr letzten Jahres in einer Broschüre veröffentlicht worden. Die Vertreterin der IRU, Aleksandra Zaronina, stellte an der Sitzung eine sehr aufschlussreiche Präsentation über die Ziele und Aktivitäten der IRU vor und bekräftigte erneut die Zusammenarbeit mit dem CIT im Bereich der multimodalen Beförderungen Eisenbahn/Strasse und das gemeinsame Ziel zeitnah eine Checkliste für einen Rahmenvertrag Eisenbahn-Strasse fertigzustellen. Mitte Mai 2018 findet hierzu eine technische Sitzung statt, an welcher die Checkliste mit praktischen Fallbeispielen angereichert wird.

(1) International Road Union

Interaktion von Eisenbahnrecht und Binnenschifffahrt

Als Rechtsexperte referierte Dr. Thomas Burckhardt an der Sitzung über die Inhalte und Hauptentwicklungsmöglichkeiten des Binnenschifffahrtsrechts und dessen Interaktion mit den anderen Transportrechten. Auf Basis der weiteren Erkenntnisse und Expertise, welche die AG Multimodalität durch die Präsentation von Herrn Burckhardt erhalten hat, wird das GS CIT in 2018 mit der Ausarbeitung eines rechtsvergleichenden Leitfadens beginnen.

Aktionen des CIT und multimodale Vorhaben der EU

Das Jahr der Multimodalität 2018 soll im Jahr 2019 anhand von multimodalen Workshops und einem Seminar aufgearbeitet werden.

Das CIT wird hier mit Organisationen anderer Transportmodalitäten kooperieren, die Vorhaben der EU diskutieren und geeignete Folgemaßnahmen ergreifen.



Nina Scherf, Senior Legal Advisor, Referant an der Berner Tage 2018

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

INFRASTRUKTURNUTZUNG

Einheitliche Rechtsvorschriften CUI: Anwendungsbereich

Das Vereinigte Königreich hat einen neuen Vorbehalt gegen die Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI eingelegt. Er tritt am 1. Januar 2019 in Kraft.

Gegenwärtig gelten die Einheitlichen Rechtsvorschriften sowohl in allen EU-Mitgliedstaaten als auch in allen anderen Mitgliedstaaten der OTIF, die das COTIF als Ganzes anwenden (auf der Karte grün eingezeichnet).

Dieser Sinneswandel scheint in Verbindung mit den Diskussionen um den Brexit und Anwendungsschwierigkeiten bestimmter Haftungsartikel im Vergleich zu den aktuell im Vereinigten Königreich geltenden Bedingungen zu stehen.

Das Vereinigte Königreich beschloss kürzlich, einen neuen Vorbehalt gegen die Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI einzulegen, nachdem es ihn im Juli 2017 zurückgezogen hatte.

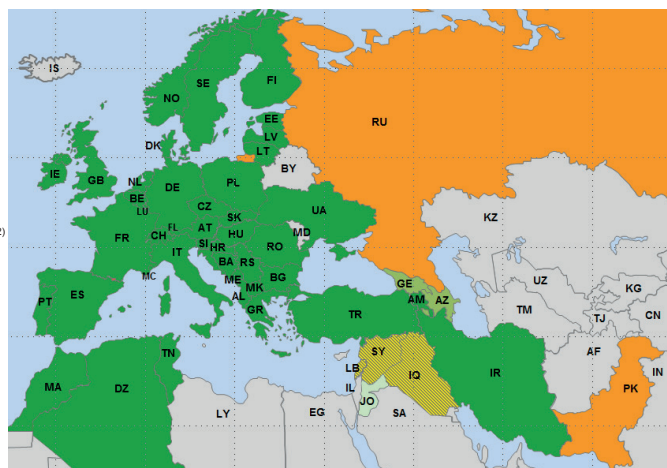
[isabelle.oberson\(at\)cit-rail.org](mailto:isabelle.oberson(at)cit-rail.org)
Original: FR



Champ d'application géographique de la COTIF et ses appendices Geografischer Anwendungsbereich des COTIF und dessen Anhänge Geographical scope of COTIF and its appendices

Etat au 25 juillet 2017
Stand 25. Juli 2017
Situation 25 July 2017

- Tous les appendices de la COTIF (42)
Alle Anhänge des COTIF (42)
All COTIF appendices (42)
- Sans CUV/CUI/APTU/ATMF (2)
Ohne CUV/CUI/APTU/ATMF (2)
Without CUV/CUI/APTU/ATMF (2)
- Sans CIV/RID/CUV/CUI/APTU/ATMF (2)
Ohne CIV/RID/CUV/CUI/APTU/ATMF (2)
Without CIV/RID/CUV/CUI/APTU/ATMF (2)
- Suspension de la qualité de membre (3)
Ruhe der Mitgliedschaft (3)
Membership suspended (3)
- Membres associés (1)
Assoziierte Mitglieder (1)
Associate Members (1)



Revision der Einheitlichen Rechtsvorschriften „CUI“

Das Thema Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr wurde im Februar 2018 nicht nur an den Berner Tagen des CIT diskutiert (siehe hierzu die Artikel [auf Seite 2](#)). Auch die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) beschäftigte sich in ihrem Revisionsausschuss im Rahmen der Revision CUI im Februar mit diesem Thema.

Einleitung zum Hintergrund der Revision

Der Generalsekretär der OTIF hatte von 2014 bis 2016 eine Arbeitsgruppe einberufen, um die Revision der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI zu bearbeiten. Hintergrund der Arbeiten war, dass der Anwendungsbereich der CUI unterschiedlich interpretiert wurde und zwar zum einen, indiziert durch den Titel der CUI (Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr) eher eng, und nur auf Verträge bezogen, die die internationale Nutzung der Infrastruktur abdecken und zum anderen eher weit, gemäss dem aktuellen Wortlaut nach Artikel 1 § 1 (Anwendungsbereich) bezogen auf alle Verträge über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur zum Zwecke der internationalen Beförderung im Sinne der ER CIV⁽¹⁾ und der ER CIM⁽²⁾ und daher einschliesslich solcher CIV- oder CIM-Transporte, die mit nationalen Zügen und auf der Grundlage eines rein nationalen Trassenverwendungsvertrags betrieben werden.

Die Arbeitsgruppe des Generalsekretärs der OTIF hatte sich zum Ende ihrer Sitzungen für eine eher enge Interpretation der CUI entschieden. Die Textentwürfe sahen hierbei vor, dass der Anwendungsbereich der CUI (Art. 1 § 1) weiterhin an die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und CIM geknüpft ist und darüber hinaus ergänzend der Begriff „internationaler Eisenbahnverkehr“ eingefügt wird, der eine internationale Trasse oder von den Infrastrukturbetreibern koordinierte nationale Trassen voraussetzt, welche sich in mindestens zwei Staaten befinden.

Aktueller Stand der Revision CUI – Sitzung des OTIF Revisionsausschuss Ende Februar 2018

Der Revisionsausschuss der OTIF hat im Rahmen von Revisionen des COTIF-Rechts/CUI die Kompetenz, je nach Fallgestaltung Änderungen eigenständig vorzunehmen, bei einigen Fällen wiederum müssen diese den Mitgliedstaaten bei einer Generalversammlung zur Genehmigung vorgelegt werden.

Wer entscheidet über Änderungen der CUI? EU oder die Mitgliedstaaten?

Im Zusammenhang mit der Entscheidung des Revisionsausschusses stand im Vorfeld der Sitzung noch die spannende „politische“ Frage im Raum, inwieweit die EU welche seit 2011 Mitglied der OTIF ist, im Rahmen der Diskussionen zur Revision der CUI das Stimmrecht zur Änderung der CUI für ihre beteiligten Mitgliedstaaten ausübt.

(1) Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen (CIV - Anhang A zum COTIF)

(2) Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM - Anhang B zum COTIF)

In ihrem Beschlussentwurf zum offiziellen Standpunkt der Union bei der Sitzung des Revisionsausschusses hat diese klargestellt, dass hinsichtlich der CUI eine zwischen der EU und ihren Mitgliedstaaten geteilte Zuständigkeit vorliege, die Ausübung der Stimmrechte an der Sitzung des Revisionsausschusses jedoch den Mitgliedstaaten vorbehalten bleibe (siehe in diesem Zusammenhang auch die Entscheidung des EuGH im Artikel [auf Seite 12](#)).

Was wurde entschieden?

Während der Sitzung hat der Revisionsausschuss die Textentwürfe der OTIF-Arbeitsgruppe zur Revision CUI ganz überwiegend bestätigt, und darüber hinaus in der Definition des Begriffs „internationaler Eisenbahnverkehr“ neben der Koordinationspflicht der nationalen Zugtrassen durch die Infrastrukturbetreiber alternativ die für die Zuweisung von Zugtrassen zuständigen Stellen eingefügt. Darüber hinaus wurde der Wortlaut des Anwendungsbereichs sprachlich korrigiert.

Neben den Diskussionen zur Revision CUI kam an der Sitzung des Revisionsausschusses eine neue Frage auf und zwar warum die CUI zwar immer an die CIM und CIV- Rechtsvorschriften geknüpft wurden, die CUV-Vorschriften (Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr) aber ausser Acht gelassen sind. Diese Frage konnte während des Revisionsausschusses nicht geklärt werden. Aus diesem Grund muss hierzu eine längerfristige Diskussion geführt werden, die voraussichtlich in einer zukünftig einzusetzenden Expertengruppe Recht der OTIF erfolgen wird.

Weiteres Vorgehen?

Die Textvorschläge werden nun der Generalversammlung der OTIF zur Entscheidung im September 2018 vorgelegt. Das Generalsekretariat des CIT wird das Thema „Revision CUI“ an der nächsten Tagung des CIT-Ausschusses CUI am 15. Mai 2018 behandeln.

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

Nützliche Links:

- [Informationene zur Arbeitsgruppe „ER CUI“ des Generalsekretärs der OTIF](#)
- [Informationen zum Revisionsausschuss der OTIF](#)

Berner Tage: Recht der Infrastrukturnutzung

Was heisst das Thema Infrastrukturnutzung für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) im Hinblick auf das internationale Transportrecht? Wie sieht die rechtliche Beziehung zwischen Infrastrukturbetreiber und EVU aus? Welche Rechtsgrundlagen sind hierbei von Bedeutung und was hat das CIT hier für Dokumente entwickelt? Antworten auf diese Fragen standen im zweiten Referat der Berner Tage im Zentrum der Diskussionen.

Rechtlicher Rahmen der Infrastrukturnutzung

Einleitend gab die Referentin des CIT, Nina Scherf, einen Überblick über die rechtliche Beziehung zwischen den Infrastrukturbetreibern und den Eisenbahnverkehrsunternehmen. Auf EU-Ebene standen hierbei vor allem die Richtlinie 2012/34 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums und die Verordnung 913/2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr im Fokus. Tiefgehend wurden auf internationaler Ebene die Rechtsvorschriften CUI für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr erläutert und hierbei ein ganz aktuelles Thema, nämlich die Revision der CUI, aufgegriffen (siehe hierzu auch den Artikel auf Seite 11).

Hervorgehoben wurde auch, dass sich der Rechtsrahmen im Verhältnis Infrastrukturbetreiber / EVU über die Rechtsvorschriften hinaus auch auf andere verbindliche Bestimmungen des Eisenbahnsektors - wie etwa den Schienennetznutzungsbedingungen (Network Statement), den Korridor Informationsdokumente (CID) etc. - erstreckt und sich daher sehr komplex gestalten kann.



Recht der Infrastrukturnutzung - Antworten auf diese Fragen standen im zweiten Referat

Dokumente des CIT im Bereich Infrastrukturnutzung

Die Referentin ging anschliessend kurz auf ein zwischen dem CIT und den Vertretern der Infrastrukturbetreiber (RailNetEurope – RNE) ausgehandeltes Dokument, die Europäischen allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur (kurz „E-GTC-I“) ein. Diese standardisierten Bedingungen sind vor allem deshalb von Bedeutung, weil sie die wichtigsten allgemeinen Bedingungen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur eines Infrastrukturbetreibers durch ein EVU festlegen und mit RNE ausbalanciert und nicht-diskriminierend verhandelt wurden.

Abschliessend zwei interessante Rechtsfälle

Abschliessend wurden zwei interessante Rechtsfälle zum Thema „Infrastrukturnutzung“ vorgestellt. Im ersten Fall ging es um eine Entscheidung des Gerichtshofs der EU (EuGH) vom November 2017 (C-489/15) in welchem ein privates Eisenbahnunternehmen von der Infrastrukturbetreiberin die teilweise Rückzahlung von Stornierungsentgelten, die mehrere Jahre lang bei Änderung oder Stornierung einer zuvor gebuchten Trasse gezahlt wurden, verlangte (siehe hierzu im Einzelnen CIT Info 4/2017).

Auf reges Interesse fiel vor allem der zweite Fall, die Nichtigkeitsklage der Bundesrepublik Deutschland gegen den Rat der Europäischen Union welche vom EuGH im Dezember 2017 entschieden wurde (C- 600/14).

Dieser Rechtsstreit entsprang der Frage über die Aussenkompetenz der Europäischen Union auf dem Gebiet des Verkehrs. Hintergrund der Auseinandersetzung war der Revisionsausschuss der OTIF im Jahr 2014, an dem Vertreter der EU-Kommission und der Ministerien der EU-Mitgliedstaaten teilnahmen. Im Hinblick auf die OTIF-Revisionsausschuss-Sitzung hatte der Rat der EU eine gemeinsame Position bezüglich der Änderung der CUI eingenommen. Die Bundesrepublik Deutschland stimmte gegen den gemeinsamen Vorschlag und gab an, dass sie der Auffassung sei, bzgl. der CUI liege keine Unionskompetenz vor und daher bestehe keine Notwendigkeit einer Koordination einer Unionsposition. Der Gerichtshof der EU wies die Klage Deutschlands ab und berief sich auf Artikel 216 Abs. 1 des Vertrags über die Arbeitsweisen der EU wonach es ausreiche, dass die Ausübung der Aussenkompetenz im Rahmen der Politik der Union zur Verwirklichung eines der in den Verträgen der EU festgesetzten Ziele erforderlich sei.

Das Generalsekretariat des CIT hofft mit dem Referat zum Thema „Infrastrukturnutzung“ das Interesse an diesem Thema bei den Teilnehmern der Berner Tage 2018 geweckt zu haben und einen Beitrag zu leisten, das rechtliche Verhältnis zwischen Infrastrukturbetreiber und EVU allen Beteiligten näher zu bringen.

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

Original: DE

Nützliche Links:

- [Europäischen allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur \(„E-GTC-I“\)](#)
- [Urteil des EuGH vom 5. Dezember 2017 \(C- 600/14\)](#)
- [Vertrag über die Arbeitsweise der EU](#)



Einführung des CIT-Sicherheitsuntergrunds 2012 bei den nicht bundeseigenen Personenverkehrs-Eisenbahnunternehmen in Deutschland

Am 15. Dezember 2017 unterzeichneten der Generalsekretär des CIT, Herr Cesare Brand, und der Geschäftsführer des TBNE (Tarifverband der Bundeseigenen und Nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Deutschland), Herr Bernd Rössner, ein Lizenzabkommen für die Verwendung des CIT-Sicherheitsuntergrunds 2012 durch die Mitglieder des TBNE.

Dank dieses Abkommens erhalten die Mitglieder der TBNE, die nicht bundeseigene Personenverkehrs-Eisenbahnunternehmen sind, für ihre Produktion von gesichertem Fahrscheinpapier Zugang zum CIT-Sicherheitsuntergrund 2012. Der neue Sicherheitsuntergrund bietet im Vergleich zum früheren CIT-Sicherheitsuntergrund 1996/2006 eine höhere Sicherheit und trägt so zur Verhinderung von Fälschung und Einnahmensicherung der jeweiligen Eisenbahnunternehmen bei.

Das CIT freut sich, den TBNE bei der Einführung des neuen Sicherheitsuntergrunds in Deutschland zu unterstützen und hat bereits zwei TBNE-Mitglieder mit den neuen Druckdateien beliefert.



Cesare Brand, Generalsekretär des CIT und Bernd Rössner, Geschäftsführer des TBNE bei der Unterschrift des Lizenzabkommens

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

Original: EN

CIT Seminar bei CFL multimodal in Luxemburg/Dudelange

Am 14. März 2018 organisierte das CIT bei CFL multimodal eine Weiterbildung zum internationalen Gütertransportrecht, dem Wagenrecht und dem Thema Multimodalität.

Die in diesem Seminar behandelten Themen betrafen zunächst eine Einführung zum CIT und seinen Tätigkeiten. Anschließend wurde auf den eigentlichen Schwerpunkt eingegangen: das internationale Gütertransportrecht, die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM sowie die relevanten CIT Dokumente des Bereichs Güterverkehr.

Vertieft und angeregt durch vielfältige Diskussionen und spannende Fragen der Teilnehmer wurde vor allem die Anwendung des Frachtbriefs CIM erläutert und Fragen zu den unterschiedlichen Beförderungsmodellen diskutiert.

Mit der Teilnahme von Mitarbeitern aus dem Bereich Produktion, Marketing und dem Rechtsdienst von CFL multimodal konnte ein interessanter Austausch geführt und Lösungen zu operativen Problemen erarbeitet werden.

Insgesamt war das Seminar für alle Beteiligten ein voller Erfolg.

Weiterbildung und Wissenstransfer als wichtiger Auftrag des CIT

Der Wissenstransfer zum internationalen Transportrecht und den Dokumenten des CIT wird in der heute schnelllebigen Zeit bedingt durch Jobwechsel und dem Renteneintritt vieler Experten in den Unternehmen immer wichtiger. Aus diesem Grund setzt sich das Generalsekretariat des CIT im Bereich Güterverkehr dafür ein, den Mitgliedern „massgeschneiderte“ Ausbildungen anzubieten um einen Beitrag zum Wissensaufbau und -Erhalt in den Eisenbahnunternehmen zu leisten.

Das Generalsekretariat ermuntert alle Mitglieder des CIT, mit ihm in Kontakt zu treten um inhaltlich abgestimmte Seminare zu organisieren. Den Unternehmen steht es hierbei frei, ihre Bedürfnisse zur Weiterbildung eigens zu definieren.

Treten Sie mit uns in Kontakt, wir freuen uns auf Ihre Anfrage unter [info\(at\)cit-rail.org](mailto:info(at)cit-rail.org).

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

Original: DE

Terminologiewörterbuch CITerm

Die hohe Qualität der CIT-Texte ist ein Daueranliegen des Generalsekretariats des CIT. Um diese Qualität langfristig zu gewährleisten, hat das Generalsekretariat des CIT das Terminologiewörterbuch – CITerm – geschaffen.

CITerm enthält die spezifischen Begriffe des Transportrechts in Deutsch, Englisch und Französisch sowie die beim CIT gebräuchlichen Abkürzungen. Die russische Fassung wird ab diesem Sommer zur Verfügung stehen.

Dieses Wörterbuch bezweckt die Einheitlichkeit der im CIT verwendeten Begriffe zu verbessern und das Markenzeichen des CIT dank der hohen Qualität seiner schriftlichen Kommunikation zu pflegen.

Das Wörterbuch kann den CIT-Mitgliedern in folgenden Fällen dienen:

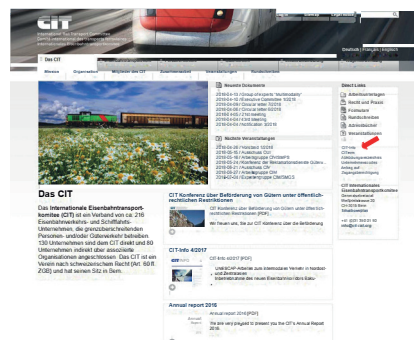
- Ausarbeitung ihrer allgemeinen Geschäftsbedingungen;
- Abfassung ihrer Verträge und weiterer Handbücher im transportrechtlichen Bereich für die Beziehungen mit ihren Kunden und den übrigen Eisenbahnunternehmen;
- Übersetzung der CIT-Produkte in ihre Landessprache.

Die CIT-Mitglieder haben ein Leserecht. Beim Klicken auf den Link „CITerm“ auf der Homepage der CIT-Website können sie nach der Eingabe des Benutzernamens und des Passwortes auf das Wörterbuch zugreifen.

Die Zugangscodes werden vom Generalsekretariat des CIT, laurence.nicolet@cit-rail.org, erteilt.

Falls Sie Fragen oder Anregungen haben, bitten wir Sie, mit uns Kontakt aufzunehmen.

[laurence.nicolet\(at\)cit-rail.org](mailto:laurence.nicolet(at)cit-rail.org)
Original: FR



Neue Zugangsberechtigung für die Website des CIT

Die Datensicherheit und der Datenschutz sind ein Daueranliegen des Generalsekretariats des CIT. Um diese Qualität langfristig zu gewährleisten, hat das Generalsekretariat des CIT ein neues Login-System für die Website entwickelt.

Künftig wird jeder Login persönlich und nicht übertragbar sein. Damit werden bestimmte Einschränkungen eingeführt, um die Produkte und Dienstleistungen des CIT zu schützen.

Die derzeitigen Logins gelten noch **bis zum 31. Mai 2018**. Sie werden anschliessend automatisch deaktiviert und dann ist ein neuer Antrag auf Zugangsberechtigung gemäss dem folgenden Verfahren zu stellen:





- Beim Klicken auf „Antrag für Zugangsberechtigung“ auf der Homepage der CIT-Website gelangt man zum Antragsformular. Anfragen per E-Mail oder Telefon ohne vorherige Anmeldung können nicht beantwortet werden.

Die Zugangsberechtigungen werden je nach Arbeitsgruppe und den Bedürfnissen der Nutzer erteilt.

Für weitere Informationen steht Ihnen das Generalsekretariat des CIT unter der folgenden E-Mail-Adresse zur Verfügung: laurence.nicolet@cit-rail.org.

[laurence.nicolet\(at\)cit-rail.org](mailto:laurence.nicolet(at)cit-rail.org)
Original: FR

Das CIT heisst die neuen Mitglieder ganz herzlich willkommen!

Land	Unternehmen	Mitgliedschaft	Logo
Rumänien	Rofersped S. A.	Vollmitglied per 1. Januar 2018	
Rumänien	Constantin Grup	Vollmitglied per 1. Januar 2018	
Frankreich	Thello	Vollmitglied per 1. April 2018	
Österreich	LTE Austria GmbH	Vollmitglied per 1. Mai 2018	

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

Original : DE

Wechsel im CIT-Sekretariat

Nach dem Weggang von Frau Katja Siegenthaler hat das Generalsekretariat Frau Chantal Schweizer als Verwaltungsassistentin eingestellt. Sie hat ihre Stelle am 1. April 2018 angetreten. Sie beschäftigt sich hauptsächlich mit der Buchhaltung und dem Personalmanagement und unterstützt den Bereich Güterverkehr in seinen Arbeiten.

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

[laurence.nicolet\(at\)cit-rail.org](mailto:laurence.nicolet(at)cit-rail.org)

Original: FR



Chantal Schweizer, neue Sekretärin



CIT KALENDER

Datum	Tagungen	Ort	Verantwortlich
15. Mai	Ausschuss CUI	Bern	Nina Scherf
16./17. Mai	Arbeitsgruppe CIV/SMPS	Prag	Erik Evtimov
24. Mai	Konferenz über die Beförderung von Gütern unter öffentlich-rechtlichen Restriktionen	Bern	Erik Evtimov / Nina Scherf
21. Juni	Ausschuss CIV	Bern	Isabelle Oberson
27./28. Juni	Arbeitsgruppe CIM	Bern	Erik Evtimov
4./5. Juli	Expertengruppe CIM/SMGS	Bern	Erik Evtimov
5./6. September	Steuergruppe CIM/SMGS	Warschau	Erik Evtimov
19. September	Konferenz der Reklamationsdienste Personenverkehr	Paris	Jan Svensson
27. September	Vorstand 2/2018	Paris	Cesare Brand
Oktober			
(zu bestätigen)	Ausschuss CUI	Bern	Nina Scherf
16. Oktober	Arbeitsgruppe CIV/SMPS	Bern	Erik Evtimov
7. November	Expertengruppe Verschlüsse	Wien	Fabienne Vaisson
13./14. November	Arbeitsgruppe CIV	Bern	Sandra Dobler
15. November	Generalversammlung	Bern	Cesare Brand
16. November	Ausschuss Multimodalität	Bern	Erik Evtimov
28./29. November	Arbeitsgruppe CIM	Bern	Erik Evtimov

Agenda mit CIT-Beteiligung

Datum	Tagungen	Org.	Ort	Verantwortlich
3. Mai	Freight Forum	UIC	Wien	Erik Evtimov
17. Mai	HLFM	CER	Wien	Cesare Brand
22. Mai	IRU Sitzung CT	IRU	Genf	Erik Evtimov / Nina Scherf
23. Mai	TAPTAF Meeting CCM	ERA	Lille	Jan Svensson
29.-31. Mai	Multimodal Rail Meeting	CCTT	Tokyo	Erik Evtimov
29. Mai	Studiengruppe Wagenverwender	UIC	Paris	Nina Scherf
29. Mai	3rd Training on Commuter and Regional Train Systems	UIC	Warschau	Isabelle Oberson
30. Mai	European Regional Assembly	UIC	Lissabon	Cesare Brand
5.-8. Juni	OSJD Ministerkonferenz	OSShD	Kirgisistan	Cesare Brand
5.-7. Juni	NRT Meeting	UIC	Athen	Jan Svensson
8. Juni	EPF Conference	EPF	Aachen	Sandra Dobler
19. Juni	Geburtstag	CER	Brüssel	Erik Evtimov
20. Juni	Assistants Meeting	CER	Brüssel	Erik Evtimov
25.-28. Juni	UIC Technical Groups meetings	UIC	Bern	Jan Svensson
26. Juni	UIC Eurasian Corridors	UIC	Genua	Erik Evtimov
27. Juni	CER Passenger Working Group	CER	Brüssel	Sandra Dobler
27.-28. Juni	Global Rail Freight Conference	UIC	Genoa	Cesare Brand
04. Juli	General Assembly	UIC	Spanien	Cesare Brand

Am 2. März 2018 hat uns die traurige Nachricht vom Abschied von Jean-Marie Sié, Leiter des Rechtsdienstes der SNCF Mobilités, erreicht. Jean-Marie war in verschiedenen Funktionen sehr eng mit dem CIT verbunden und leitete in den letzten zwei Mandaten mit grossem Können die Arbeitsgruppe CIM des CIT. Anlässlich der letzten Tagung des Ausschusses CIM wurde eine Schweigeminute in Gedenken an den designierten Präsidenten des Ausschusses CIM eingelegt. Die Gedanken des Generalsekretariats des CIT sind bei der Familie, den Freunden und Kollegen. Wir Alle sprechen unser herzlichstes Beileid aus.

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