



INHALTSVERZEICHNIS

Konferenz der Reklamationsdienste Personenverkehr

Das CIT und die UIC freuen sich, das Personal der Reklamations-, Verkaufs- und Rechtsdienste ihrer Mitglieder zur Konferenz der Reklamationsdienste Personenverkehr einzuladen, die am 25. September 2019 in den Räumen der ÖBB in Wien stattfindet.

Die Teilnehmenden erhalten einen Überblick über die letzten Entwicklungen in der EU-Verordnung über die Fahrgastrechte (PRR), zu interessanten Fällen vor Gerichten und nationalen Durchsetzungsstellen sowie aktuelle Informationen zu den CIT-Produkten.

Da die Konferenz von den ÖBB ausgerichtet wird, die einer der wichtigsten Beförderer in Nachtzügen in Europa sind, ist ein

weiteres Hauptthema der Konferenz den Nachtzügen und den damit verbundenen verschiedenen Aspekten der Reklamationsbehandlung gewidmet.



- 2 RailFreight Summit 2019
- 3 Digitalisierung der Transportdokumente: Erreichtes und Herausforderungen
- 5 Aktuelles aus der Arbeitsgruppe CIV/SMPS
- 6 Arbeitsgruppe CIV in den slowakischen Farben
- 7 CIT Konferenz zur digitalen After-sales-Behandlung: «Die Welt neu denken»?
- 8 Der 27. Ausschuss CUI bestätigt seinen Vorsitzenden Adriaan Hagdorn für eine weitere Amtszeit
- 9 Kann ein Verwendungsvertrag für Wagen unentgeltlich abgeschlossen werden?
- 10 CIT Itself



EDITORIAL

Liebe Leserinnen und Leser,

Wieso kümmert sich das CIT um die Multimodalität?



Entscheidend ist der Wunsch der Kunden!

Die Eisenbahnen müssen sich immer mehr mit den rechtlichen Schnittstellen zu anderen internationalen Transportkonventionen wie zum Beispiel das CMR für die Strasse beschäftigen. Die Kunden sind immer weniger bereit, die Rechtsrisiken, welche sich aus der Anwendung unterschiedlicher Rechtsregimes ergeben allein zu tragen. Einfache, faire und rechtsichere «door to door» Verträge sind die Zukunft! Welchen Beitrag kann das CIT zur Erreichung dieses Ziels leisten?

Wir verfolgen zwei Ansätze: Zum einen liefert die COTIF eine Rechtsgrundlage für durchgehende Transportverträge, wenn der multimodale Verkehr aus einem überwiegenden Schienenanteil besteht. Wir haben bereits gemeinsam mit den Schifffahrtsunternehmen, die Mitglieder des CIT sind, Allgemeine Geschäftsbedingungen und Musterverträge für See-Schienenverkehre erarbeitet. Zum anderen arbeiten wir mit den Partnerorganisationen der anderen Transportmittel wie zum Beispiel der International Road Union (IRU) zusammen, um die zahlreichen rechtlichen Probleme auf dem Übergang Schiene-Strasse zu klären und gemeinsame, standardisierte Lösungen anzubieten. Das vereinfacht das Geschäft, spart Ärger und Kosten für unsere Mitglieder!

Beste Grüsse aus Bern
Cesare Brand
Generalsekretär des CIT



RailFreight Summit 2019

Die Neue Seidenstrasse wächst weiter und es wird viel getan, um die Verbindung, die an der polnisch-belorussischen Grenze nach Europa gelangt, zu verbessern. Inzwischen sind andere Strecken entstanden, um die überlastete Hauptstrecke über Malaszevicze und durch Polen zu umgehen. Diese und weitere Entwicklungen wurden an den beiden Konferenztagen von RailFreight Summit 2019 vom 15.-16. Mai 2019 in Danzig, Polen, diskutiert. Hochkarätige ExpertInnen aus Industrie und Praxis tauschten ihr Wissen und Erfahrungen über die Lage Polens und der umliegenden Länder an der Schnittstelle zwischen Europa und Asien aus, einschliesslich der Anbindungen über die neue Seidenstrasse und die Ostseehäfen.

Ausgangslage

Die Ost-West- und West-Ost-Eisenbahngüterverkehre müssen eine unsichtbare Grenze zwischen zwei Rechtsregimen überwinden. In Europa gelten die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM; in 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/Rusland 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 birgt die Ausstellung von neuen Frachtbriefen an der Frachtgrenze ein Fehlerrisiko mit sich, die Gefahr von Verspätungen bei der Durchführung der Beförderungen sowie unkalkulierbare Rechtsunsicherheit.

Eurasische Eisenbahngüterverbindungen aus China bis zu den Ostseehäfen

Die rege Inanspruchnahme des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS in einer Vielzahl von Verkehrsverbindungen in den verschiedenen transeuropäischen Korridoren zeigt eindrücklich mit über 50 Zügen pro Woche die Vorteile, welche der Einheitsfrachtbrief für Kunden und Beförderer seit seiner Einführung im Jahr 2006 mit sich bringt. Die Behebung von Fehlerquellen als Folge der Neuaufgabe und die Optimierung von Kosten-Nutzen der Beförderungsdokumente steigern klar die Attraktivität der grenzüberschreitenden Eisenbahngüterbeförderungen unter den CIM und SMGS Rechtsregimen, was auch nicht zuletzt der umfassenden Rechtssicherheit und der transparenten Abwicklung der einzelnen Zollverfahren einen bedeutenden Beitrag liefern. Der Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS kann auch in elektronischer Form ausgestellt werden. Die Bedeutung dieser Lösung ist besondere Aufmerksamkeit auch angesichts der Zollsicherheitsanforderungen der Europäischen Union zu schenken.

Die Verwendung des Einheitsfrachtbriefs für Güterbeförderungen aus China bis zu den Ostseehäfen ist insofern bedeutsam, als über die Ostsee zunehmend grosse und hochwertige Warenströme abgewickelt werden. Für die Eisenbahnfährverbindungen auf der Ostsee spielt einerseits der Beitritt der Russischen Föderation zum COTIF/CIM im Jahr 2010 sowie die Eintragung der Seestrecken Sassnitz-Baltijsk und Sassnitz-Ust-Luga eine wichtige Rolle.

Die Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS auf diesen Strecken ist eine interessante Option für die SMGS-Teilnehmerstaaten, da das SMGS keine Anwendung auf Seestrecken findet. Seitens der Kundschaft besteht darüber hinaus das Bedürfnis, die Verkehre mit den zentralasiatischen Republiken (Kasachstan, Kirgisien, Tadschikistan, Turkmenistan sowie Usbekistan) unter Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS abzuwickeln.

Nebst der Fährverbindung Sassnitz-Baltijsk, die sich für die Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS gut eignet, verhandeln die Litauischen Bahnen (LG) mit DB Schenker Rail und der Belorussischen Bahnen (BC) über die Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS auf der Fährverbindung Sassnitz/Mukran-Klaipeda. Der Spurwechsel zwischen 1435mm auf 1520mm 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 wird zusätzliche Zeit- und Kostenersparnisse bringen und ist Hauptthema am kommenden CIT Workshop vom 3.-4. Juli 2019 in Klaipeda, Litauen.



Entladung der Fähre der «Königslinie»
Quelle: www.mukran-port.de

Ausblick

Liberalisierung und Globalisierung der Märkte führen zu einer wachsenden Nachfrage im Eisenbahngüterverkehr zwischen Europa/Russland und Asien/China. Bahnen wie Kundschaft prognostizieren für die nahe Zukunft ein enormes Potential wie der am ersten Konferenztage vorgestellten Studie von Roland Berger entnommen werden konnte.

Die Schaffung eines Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS und der dazugehörigen Rechtsinstrumente, welche die nicht-physischen Hindernisse vergleichsweise rasch und kostengünstig überwinden, ist ein erster Schritt auf dem Weg zur Erleichterung der Eisenbahngüterbeförderungen in CIM- und SMGS-Geltungsbereichen.

Die Kundschaft plädiert jedoch weiterhin für eine möglichst rasche Schaffung eines Einheitsrechts für die Verkehre CIM/SMGS. Die Eisenbahn ist dabei der einzige Verkehrsträger, der kein solches Einheitsrecht besitzt. Das CIT betrachtet es als Pflicht und Aufgabe zugleich, sich in dieser Hinsicht voll zu engagieren.

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

Original : DE

Digitalisierung der Transportdokumente: Erreichtes und Herausforderungen

Wir sind zuversichtlich, dass die Digitalisierung im Eisenbahnsektor rasch vorangetrieben werden und eine flächendeckende Digitalisierung im Business to Business Informationsfluss erreicht werden kann, unter der Voraussetzung, dass die regulatorischen Vorgaben diese Entwicklung fördern und die Schwierigkeiten bei den Informationsflüssen zu den Behörden gelöst werden können. Zudem sollen die Lösungen auf die globalen Logistikketten und somit auf die Bedürfnisse des Geschäfts ausgerichtet werden.

Rechtsgrundlagen für die Digitalisierung der Transportdokumente

Massgebendes Recht für die Digitalisierung der Transportdokumente ist appendix B zur COTIF Konvention (CIM). Die CIM (Uniformed Rules concerning the contract of international carriage of Goods by Rail) aus dem Jahre 1999 regelt die Einzelheiten des Frachtbriefes. Im Eisenbahnbereich gilt der Frachtbrief nicht nur als Beweis des Transportvertrages, sondern dient den Bahnen als Gefäß für die Übermittlung von Informationen an die Infrastrukturbetreiber und an die anderen Bahnen, welche für die operative Durchführung der Verkehre in der Transportkette nötig sind (Art der transportierten Ware, Informationen für die Berechnung der Bremswege etc). Der Papierfrachtbrief wird von den Zollbehörden auch als Grundlage für die Durchführung des vereinfachten Zollverfahrens gebraucht. Diese Funktion geht allerdings mit der Einführung des neuen EU-Zollkodex für die Bahnen verloren.

Die CIM sieht in Artikel 6 § 9 vor, dass der Frachtbrief in elektronischer Form ausgestellt werden kann unter der Bedingung der funktionalen Äquivalenz.

Der Eisenbahnsektor verfügt demnach über eine genügende Rechtsgrundlage für die Verwendung eines digitalen Frachtbriefes. Für die Erarbeitung der notwendigen, einheitlichen Muster für den Frachtbrief werden gemäss CIM Artikel 7 § 8 die internationalen Verbände der Beförderer gemeinsam mit den internationalen Verbänden der Kundschaft sowie den zuständigen Zollbehörden beauftragt.

Laufende Arbeiten im Eisenbahnsektor

Das CIT hat gemeinsam mit den Bahnen gestützt auf die Rechtsgrundlage in der CIM die rechtlichen und funktionalen Spezifikationen für den elektronischen Fracht- und Wagenbrief erarbeitet. Die Spezifikationen wurden in je einem Manual (GTM-CIT und GTW-CIT) publiziert und stehen seit dem 1.1.2017 den Kunden und Eisenbahnunternehmen zur Verfügung. In Zusammenarbeit mit RailData wurden inzwischen auch die technischen Spezifikationen für den elektronischen Fracht- und Wagenbrief erarbeitet. Der Austausch der Informationen erfolgt auf der Basis einer gemeinsamen technischen Plattform (ORFEUS) der Bahnen, welche von RailData betrieben wird. Zurzeit nehmen sechzehn europäische Eisenbahnunternehmen am ORFEUS-System teil.

Fünf Eisenbahnunternehmen tauschen zurzeit die Informationen des elektronischen Frachtbriefes im «Business to Business» Informationsfluss aus (DB AG, DB Cargo NL, SNCF, CD Cargo und Mercitalia), zusätzlich weitere Unternehmen nur auf bilateraler Basis. Volumenmässig werden zurzeit vorsichtig geschätzt mehr als die Hälfte der Verkehre elektronisch abgewickelt.

Wieso geht es nicht schneller?

Es bestehen zurzeit aus Sicht des CIT fünf Haupthindernissen, welche die Einführung des elektronischen Frachtbriefes bei den Eisenbahnen verzögern.

- Die Einführung des elektronischen Frachtbriefs ist mit hohen Investitionskosten für die IT aber auch für die Anpassung der Verfahren verbunden. Aufgrund der gegenwärtigen Ertragslage vieler Güterverkehrsunternehmen besteht kein grosser Spielraum für teure Investitionen.

- Im Informationsaustausch mit den Behörden («business to administration») verlangen viele Staaten immer noch Papierdokumente (u.a. im Bereich der gefährlichen Güter). Dies hat zur Folge, dass neben dem elektronischen Austausch von Daten auch noch ein Papierfluss betrieben werden muss.

- Einige Staaten anerkennen den elektronischen Frachtbrief nicht.

- Die rechtliche Anerkennung des elektronischen Frachtbriefs als Beweismittel für den Transportvertrag ist gemäss einer vom CIT durchgeführten rechtsvergleichenden Analyse in den einzelnen Staaten sehr unterschiedlich. Dies verursacht eine rechtliche Unsicherheit bei den beteiligten Akteuren, welche bei der Verwendung des Papierfrachtbriefs nicht besteht.

- Last but not least kann der Papierfrachtbrief als Zolldokument im Rahmen des vereinfachten Zollverfahrens der Eisenbahnen verwendet werden. Dieses Verfahren spart den Bahnen Zeit und Geld bei der Zollabfertigung. Im neuen Zollkodex der EU fällt das vereinfachte Zollverfahren für die Eisenbahnen weg. Zurzeit sucht der Eisenbahnsektor mit den Zollbehörden (DG TAXUD) nach Lösungen für eine eisenbahngerechten Verwendung der NTCS Zollabfertigung. Eine konkrete Lösung steht jedoch noch nicht zur Verfügung. Dies bedeutet, dass viele Eisenbahnen mit dem Entschluss zum Übergang auf eine elektronische Lösung noch zuwarten, um Zusatzkosten für eine zusätzliche Anpassung der Systeme zu vermeiden.

Die Verwendung des elektronischen Frachtbriefs für die eurasischen Verkehre

Für dieses Projekt arbeitet das CIT eng mit der OSJD zusammen. Die Arbeiten für die Digitalisierung des Frachtbriefs CIM-SMGS sind weit fortgeschritten. Die entsprechenden rechtlichen und funktionalen Spezifikationen werden ab dem 1. Juli 2019 vorliegen und stehen den beteiligten Bahnen zur Verfügung. Wir gehen davon aus, dass aufgrund dieser Spezifikationen die betroffenen Bahnen auf den eurasischen Korridoren rasch mit der Umstellung auf digitale Lösungen beginnen werden.

Arbeiten auf Ebene der EU für die Digitalisierung der Transportdokumente

Bekanntlich ist die Digitalisierung einer der wichtigen Prioritäten der EU Kommission. Am 12.3.2019 wurde im europäischen Parlament ein neuer Vorschlag des Parlaments und des Ministerrates «on electronic freight transport information (eFTI)» beschlossen. Gleichzeitig wird im Rahmen der «Digital Transport and Logistics Forum (DTLF)» an der Umsetzung gearbeitet.

Das Ziel der Arbeiten ist die Verpflichtung für die Mitgliedstaaten die digitale zur Verfügung Stellung von Informationen anzuerkennen. Der Vorschlag setzt auf

Freiwilligkeit für die Unternehmen. Es sollen demnach weiterhin auch Papierdokumente verwendet werden können. Der Fokus ist multimodal, die Regelungen sollen also nicht nur für Eisenbahnen gelten, sondern auch den anderen Transportmitteln.

Geplant sind auch technische Vorgaben, welche die Interoperabilität der IT-Systeme sicherstellen sollen. Leider hat das europäische Parlament im Rahmen seiner Beratungen die Vorlage in wichtigen Punkten abgeändert. Die Marktteilnehmer sollen verpflichtet werden, die Dokumente elektronisch vorzulegen. Zudem sollen die Verpflichtungen auch auf den Informationsfluss zwischen den Geschäftspartnern («business to business») ausgedehnt werden. Schliesslich werden die Kompetenzen der EU-Kommission bei der Implementierung der technischen Lösungen substantiell erweitert.

Aus Sicht des Bahnsektors geht die Vorlage mit den Änderungen des Parlaments zu weit. Die erweiterte Vorlage nimmt keine Rücksicht darauf, dass die Bahnen bei der Digitalisierung schon weit fortgeschritten sind und deshalb unbedingt darauf geachtet werden sollte, dass die Lösungen und die bereits getätigten Investitionen wegen den neuen Regulierungen nicht obsolet werden. Zudem scheint der umfassende behördliche Regulierungsansatz zu dirigistisch. Gerade im Rahmen des «business to business» Informationsaustausch sollte im Rahmen der Vertragsfreiheit (ich erinnere daran, dass der Frachtbrief in erster Linie dem Beweis des von den Parteien ausgehandelten Transportvertrages dient) für die beteiligten Akteuren bei der Umsetzung einen grossen Spielraum für effiziente und geschäftsnahe Lösungen bestehen. Eine zu einengende Regulierung wird zudem rasch zu einem Hindernis für die Innovation.

Es ist auch zu wünschen, dass keine zu spezifische nicht global interoperable Lösungen reguliert werden. Gerade mit Blick auf den multimodalen Anspruch sollten die Rahmenbedingungen für globale Transportketten durch europäische Insellösungen nicht verschlechtert werden. Wir hoffen, dass die Vorlage im Verlauf der weiteren Beratungen insbesondere im EU-Ministerrat im Sinne der obigen Ausführungen korrigiert wird.

Cesare.Brand(at)cit-rail.org
Original : DE



Aktuelles aus der Arbeitsgruppe CIV/SMPS

Anlässlich der Sitzung vom 22./23. Mai 2019 wurden vor allem Anpassungsvorschläge zum Entwurf des Rahmenvertrages über die „Erbringung von Dienstleistungen zur Durchführung grenzüberschreitender Eisenbahnpersonenbeförderungen“ besprochen. Angesichts der neuen vielfältigen Entwicklungen und Verkehrsverbindungen im grenzüberschreitenden Eisenbahnpersonenverkehr CIV/SMPS, fasst das GS CIT die Organisation und Durchführung eines Seminars im Jahr 2020 oder 2021 ins Auge.

Die Erarbeitung eines Rahmenvertrages zur Erbringung von Dienstleistungen zur Durchführung grenzüberschreitender Eisenbahnpersonenbeförderungen steht weiterhin im Zentrum der Arbeiten der AG CIV/SMPS. Bisher wurde eine Checkliste mit Kommentierungen als Grundlage für die Erarbeitung eines solchen Rahmenvertrages unter Berücksichtigung der rechtlichen Vorgaben gemäss SMPS, COTIF/CIV sowie der Verordnung EG Nr.1371/2007 (PRR) erstellt. Gegenwärtig laufen die Prüfungsarbeiten innerhalb der Mitglieder der Arbeitsgruppe CIV/SMPS. Das GS CIT verfolgt mit Blick auf die CIV/SMPS Verkehre auch die möglichen Auswirkungen der laufenden Revision der PRR in enger Zusammenarbeit mit der CER. Nach Abschluss der Revision wird das GS CIT einen Bericht zu deren Auswirkungen erstellen, um die beteiligten CIT-Mitgliedsbahnen bei der Umsetzung der neuen PRR-Vorschriften mit Blick auf die Ost-West-Verkehre zu unterstützen.

Angesichts der vielfältigen Änderungen im bestehenden SMPS seit dem Jahr 2014 und angesichts der bevorstehenden Revision der PRR bezweckt das GS CIT in Zusammenarbeit mit der OSShD den Leitfaden zu den Haftungsregimen COTIF/CIV – PRR – SMPS gründlich zu überarbeiten. In einem ersten Schritt werden alle vorhandenen Änderungen des SMPS seit 2014 in die Vergleichstabelle des Leitfadens aufgenommen. Die endgültige Version des Leitfadens soll anlässlich des in Planung stehenden Seminars zu den CIV/SMPS Themen in 2020 oder 2021 vorgestellt werden.

Die Arbeiten in der zweiten Projektphase zur Transportrechtlichen Interoperabilität CIV/SMPS schreiten somit im Rahmen der Arbeitsgruppe CIV/SMPS planmässig voran. Das Interesse der Mitglieder ist konstant, insbesondere bezüglich des Abschlusses der PRR-Revision und des Austauschs von personenbezogenen Daten unter Berücksichtigung der GDPR. Das GS CIT ist daran interessiert, die Fragenkomplexe zum Datenschutz mit Drittländern im Eisenbahnpersonenverkehr Ost-West weiterhin zu verfolgen und intern in den einzelnen Unternehmen die Datenschutz-ExpertInnen zu unterstützen.



AG CIV/SMPS an der Arbeit

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

Original : DE

Eine Arbeitsgruppe CIV in den slowakischen Farben

Die 46. Tagung der Arbeitsgruppe CIV (AG CIV) fand auf freundliche Einladung der ZSSK am 3./4. April 2019 in den Räumen der slowakischen Eisenbahnen in Bratislava statt. Bei dieser Gelegenheit finalisierten die Mitglieder der AG CIV die Dokumente, die dem Ausschuss CIV im Juni 2019 unterbreitet worden sind.

Auf in die Slowakei

Wie jedes Jahr hielt die Arbeitsgruppe CIV eine ihrer Tagungen ausserhalb von Bern ab. Die 46. Tagung fand so am Sitz der ZSSK in Bratislava statt. Auf der Tagesordnung standen insbesondere die Revision der PRR, die Reklamationsbehandlung, der Datenschutz, die Multimodalität und Ticketing-Fragen.

Revision der PRR

Die Revision der Verordnung EG 1371/2007 über die Fahrgastrechte (PRR) schreitet auf europäischer Ebene planmässig voran. In Zusammenarbeit mit der CER informierte das Generalsekretariat des CIT die Mitglieder der AG CIV über den Stand der Revisionsarbeiten. Entgegen der in der Sitzung erteilten Informationen veröffentlichte der rumänische Ratsvorsitz am 25. April 2019 einen Kompromissvorschlag. Die Vorschläge sind in den verschiedenen Transportministerien der EU-Mitgliedstaaten noch zu prüfen, bevor der Rat seinen Standpunkt veröffentlicht. Dies dürfte nicht vor dem kommenden Herbst der Fall sein.

Änderungen im AIV

Das Abkommen über die Beziehungen zwischen den Transportunternehmen im internationalen Eisenbahnpersonenverkehr (AIV) wurde geändert, um den Erfordernissen bei der Reklamationsbehandlung im Fall von Streiks besser Rechnung zu tragen. In der letzten AG CIV war beschlossen worden, dass diese Änderungsvorschläge zu überarbeiten sind, was für diese Tagung erfolgte. Die neue Fassung dieser Änderungen wurde von der AG CIV und vom Ausschuss CIV genehmigt.

Künftiges Handbuch zum Datenschutz für die Transportunternehmen

Die AG CIV genehmigte den vom GSCIT vorgelegten Entwurf eines Handbuchs zum Datenschutz für die Transportunternehmen (MDP). Dieses Handbuch enthält derzeit einen Teil mit Kommentaren zu den Artikeln der GDPR sowie eine Sammlung der von CIT-Mitgliedern aufgeworfenen Fragen und die bis anhin veröffentlichten Entscheide von Gerichten und Behörden. Es beinhaltet ausserdem Beispiele bewährter Klauseln. Zudem übernimmt es die vom CIT früher veröffentlichten Leitlinien. Der zweite Arbeitsschritt ist für 2020 vorgesehen. Dabei werden die Kommentare zu den Artikeln der GDPR vervollständigt und Anleitungen und Methoden entwickelt, um den CIT-Mitgliedern die Anwendung zu erleichtern.

An der 46. Tagung der AG CIV wurden auch weitere Reglementierungen besprochen, die Auswirkungen auf den Datenschutz haben werden, d. h. die künftige [Verordnung „Privatleben und elektronische Kommunikation“](#) (ePrivacy-Verordnung) sowie die [Richtlinie \(EU\) 2016/681 über die Verwendung der Fluggastdatensätze](#) (PNR-Richtlinie) und [deren Umsetzung](#) in Belgien, ein Thema, das von der SNCB eingebracht wurde.

Multimodalität und diesbezügliche europäische Initiativen

Das GS CIT stellte in dieser 46. Tagung die geänderten Fassungen seiner Zusammenarbeitsmodelle Luft/Eisenbahn vor, wie auch den diesbezüglichen auf europäischer Ebene erreichten Arbeitsstand. Die EU hat nämlich zwei Studien zu Fragen des Ticketing und der Fahrgastrechte im multimodalen Verkehr bestellt. Deren Ziel ist es, zu analysieren, wie die EU diesbezüglich weiter vorgehen soll.

Feinabstimmungen im MIRT

In der letzten Tagung der AG CIV wurde beschlossen, dass im Handbuch für internationale Eisenbahn-Fahrausweise (MIRT) nebst den unterbreiteten Änderungen noch einige zusätzliche Änderungen in Bezug auf Sprachgebrauch und Terminologie vorzunehmen sind. Diese Arbeit ist abgeschlossen und die Änderungen wurden von der AG CIV genehmigt.

Ausschuss CIV im Juni 2019

Die verschiedenen Änderungsanträge und die neuen CIT-Produkte sind vom Ausschuss CIV am 19. Juni 2019 genehmigt worden. Sie treten am 15. Dezember 2019 in Kraft.



Die ZSSK richtete die 46. Tagung der Arbeitsgruppe CIV in Bratislava aus.

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

Original : FR



CIT Konferenz zur digitalen Aftersales-Behandlung: «Die Welt neu denken»?

Das Jahr 2019 steht vielerorts im Zeichen des 100-jährigen Jubiläums des «Bauhauses» - der berühmten Design- und Architekturschule und wohl einflussreichsten Bildungsstätte für Architektur, Kunst und Design im 20. Jahrhundert. Dieses Jubiläum steht unter dem Motto «Die Welt neu denken». Nun hat «Bauhaus» wenig mit dem Bahnsektor als solchen gemein, das Motto «Die Welt neu denken» passt aber sehr gut zum diesjährigen Thema der CIT-Konferenz der Digitalisierung im Bereich der Reklamationsbehandlungen.

Die Konferenz, welche am 14. Mai in Bern unter der Leitung des Präsidenten des Ausschusses CIM, Jean-Luc Dufournaud (SNCF), durchgeführt wurde, gliederte sich in drei unterschiedliche Abschnitte, zwischen denen genug Raum für Diskussion und Rückfragen der Teilnehmer blieb, so dass eine lebhaft und spannende Beteiligung erfolgte.

Rechtliche Grundlagen für die Reklamationsabwicklung

Zu Beginn der Konferenz erläuterte Erik Evtimov (CIT) die rechtlichen Grundlagen des COTIF-Rechts, den Rechtsvorschriften CIM und ging hierbei insbesondere auf die Regelungen ein, welche die Grundlage für die Ausarbeitung von CIT-Dokumenten zur Reklamationsbehandlung bilden, wie dem AIM¹ und der Tatbestandsaufnahme (CIT20).

Anschliessend konnte Nina Scherf (CIT) diese rechtlichen Grundlagen aufnehmen und das AIM detaillierter vorstellen wobei der Fokus hier auch auf die Frage gelegt wurde, inwieweit das AIM Regelungen zur Verwendung im Rahmen digitaler Prozesse bereithält.

Lothar Schneemann (DB Cargo) folgte mit einer Präsentation zum Sachstand hinsichtlich der Umsetzung der elektronischen Tatbestandsaufnahme (zukünftig CIT20a genannt), bei der auch die Verwendung im Rahmen einer Blockchain oder Cloud in Zukunft eine Rolle spielen könnte.

Insgesamt wurde nach den auf die Präsentationen folgenden Diskussionen der Teilnehmer festgehalten, dass die Rechtsvorschriften CIM bereits einige Grundlagen bereithalten, um digitale Transportdokumente zu schaffen. Die Regelungen im AIM sind sehr papierbasiert geschrieben und sollten hinsichtlich einer fortschreitenden Digitalisierung reflektiert werden, denn nach Meinung der Teilnehmer sind die in den AIM festgehaltenen inhaltlichen Grundsätze sehr fundiert und eine Anwendung dieser Prinzipien sollte eher ausgedehnt werden (etwa anstelle der aktuell vorgesehen ausdrücklichen Anwendbarkeit auf die aufeinanderfolgende Beförderung auch auf die Verwendung eines Eisenbahnunternehmens als Unterbeförderer).

In der Praxis heisst dies also, dass es schwierig ist, Schadenersatz für die vom Infrastrukturbetreiber verursachten Verspätungen zu erhalten.

Fokus auf Fragen der Digitalisierung

Nachdem die rechtlichen Grundlagen im ersten Abschnitt erläutert wurden, schlugen die Referenten im zweiten Abschnitt der Konferenz nun die Brücke zwischen der Reklamationsbehandlung und dem Thema Digitalisierung.

Vitus Ammann (SBB) konnte hier das Thema Blockchain veranschaulichen und stellte einen spannenden Piloten vor, bei welchem der Zugang (etwa von Mitarbeitern) zum Gotthard-Basis-Tunnel durch ein dezentrales digitales Zertifikat erfolgt.

Gleichwohl zeigte er auch die aktuell vorhandenen Schranken einer effektiven Nutzung der Technologie Blockchain auf. Als Ausblick hielt er unter anderem fest, dass automatisierte Zahlungsprozesse ausgelöst mit «Smart Contracts» schon bald gewinnbringend verwendet werden können.

Diesen Ausblick und die Rechtsfragen zu «Smart Contracts» nahm der folgende Referent Andreas Beck (DB) auf: Smart Contracts sind eigentlich nicht «smart» (intelligent) sondern es gehe hierbei eigentlich um Programmcodes, die Aktionen auslösen wenn bestimmte Bedingungen erfüllt sind. Daher würden sie sich insbesondere für die Abwicklung standardisierter Ereignisse eignen wie Zahlungen, welche auf Grund eines bestimmten Vorfalles ausgelöst werden. Sie eigneten sich daher auch für die Abwicklungen von (einfachen) Reklamationen. Insbesondere im Zusammenhang mit «Internet of Things» (etwa ein Sensor der einen Schaden meldet), könnten sie zukünftig bestimmte Schadensfälle abwickeln.

Allerdings stellen sich noch einige rechtliche Fragen wie die Rückabwicklung von Smart Contracts, dem Datenschutz und gewisse formelle Vorgaben von Verträgen, wie etwa erforderliche notarielle Beurkundungen. Mit Blick auf die Schadensabwicklungen sind Smart Contracts vor allem problematisch, wenn man keine konkrete «Wenn-Dann»-Beziehung hat also etwa eine Entschädigung nicht konkret definiert ist sondern beispielsweise von einer Person mit gewissem Ermessen festgelegt werden muss.

Laetitia De Smet (LINEAS) erläuterte anschliessend konkrete Anwendungsfälle der Digitalisierung bei LINEAS und stellte unterschiedliche IT Tools, die bereits jetzt verwendet werden, vor. LINEAS entwickelte etwa einen mobilen Informationsassistenten («MIA») welcher durch eine APP Schäden an Wagen an die Zentrale schicken kann, so dass die Reparatur von Wagen erheblich beschleunigt wird. Anschliessend ging sie auf die Vorteile ein, wenn bei Reklamationen IT Tools verwendet werden und Informationen standardisiert erfasst und jederzeit verfügbar sind.

Im Rahmen der anschliessenden Diskussionen der Teilnehmer kam man zu dem Schluss, dass sich Smart Contracts vor allem bei Lieferfristüberschreitungen eignen könnten und die Idee, CIT Dokumente auf Smart Contracts abzubilden weiterverfolgt werden solle. Hierbei könnte sich eventuell eine Checkliste für gewisse Schäden eignen.

(1) Abkommen über die Beziehungen zwischen den Beförderern im internationalen Eisenbahn-Güterverkehr

Fragen des Datenschutzes

Miguel Caramello (CER) stellte im dritten Teil der Konferenz die europäische Datenschutzgrundverordnung (EU) 2016/679 («GDPR») vor und inwieweit eine mit dem Datenschutz konforme Verarbeitung von Daten erfolgen muss. Das CIT verabschiedete anschliessend auch Miguel, der CER verlässt. Die Konferenz wurde zum Anlass genommen, sich bei ihm für die sehr konstruktive und freundschaftliche Zusammenarbeit zu bedanken.

Bertrand Rothey (SNCF Logistics) warf in seiner folgenden Präsentation zur Rechtssicherheit von Daten die Frage auf, ob die Verwendung von Daten eine einzigartige Möglichkeit für den Eisenbahngüterverkehr darstelle. Ein gutes Beispiel sei etwa die Verwendung von Wagen im Güterverkehr: Um die Verwendung des Wagens zu optimieren, sollten Lösungen gefunden werden die einen Datenaustausch zwischen den

beteiligten Stakeholdern (Wagenhalter, Wagenverwender...) sicherstellen. In Zukunft wird bei der Datensicherheit auch die Frage der Cybersecurity immer wichtiger und hier werden sich auch rechtliche Fragen stellen wie etwa zur Haftung und Übermittlung von Informationen bei Cyber-Attacken.

Abschliessende Panel-Diskussion

In der abschliessenden Panel-Diskussion kam man zu der Erkenntnis, dass die Digitalisierung eine generelle Entwicklung ist, welche nicht aufzuhalten ist so dass die Umweltbedingungen geschaffen werden müssen (notwendiger Energiebedarf, Sensoren Technik etc.). Die Interoperabilität der Daten ist ausserdem erforderlich, da der Datenaustausch nicht an den Grenzen halt machen könne. Die Harmonisierung und Schaffung von Standards wird in einer Digitalen Welt immer notwendiger, wie auch das Thema Multimodalität, bei welchem der Eisenbahnsektor ebenfalls eine Rolle spielen.

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

Original : DE



INFRASTRUKTURNUTZUNG

Der 27. Ausschuss CUI bestätigt seinen Vorsitzenden Adriaan Hagdorn für eine weitere Amtszeit.

Nachdem die Arbeiten zur Revision der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI im Jahr 2018 von der Generalversammlung der OTIF abgeschlossen wurden, konnte sich der Ausschuss nun an seiner Sitzung im Mai vermehrt auf Arbeiten zur Erstellung vertraglicher Dokumente der Infrastrukturnutzung konzentrieren.

Diskussion zur Erstellung von vertraglichen Dokumenten zur Nutzung von Serviceeinrichtungen

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

Seit dieser Zeit sind auf politischer Ebene einige Arbeiten im Rahmen der Nutzung von Serviceeinrichtungen angestossen worden: Unter anderem hatte die Europäische Kommission die [Durchführungsverordnung \(EU\) 2017/2177](#) über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen angenommen.

Darüber hinaus laufen auf politischer Ebene derzeit Diskussionen und Massnahmen zur Standardisierung von Dokumenten und Regelungen zur Nutzung der Serviceeinrichtungen (zu nennen ist hierbei etwa das einheitliche Muster zur Veröffentlichung der Beschreibung von Serviceeinrichtungen sowie der Aufbau eines interaktiven gemeinsamen Portals für Serviceeinrichtungen).

Der Ausschuss CUI hielt es an seiner Sitzung daher für einen geeigneten Zeitpunkt, die Wiederaufnahme der Arbeiten zur Entwicklung von Allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Nutzung von Serviceeinrichtungen zu diskutieren und fortzuführen. Eine besondere Herausforderung, welche sich hierbei stellt, ist die Tatsache, dass Serviceeinrichtungen ganz unterschiedlich betrieben werden und Regelungen zur Haftung von Einrichtungsbetreibern und Nutzern unterschiedlich gestaltet sind.

Zu Beginn der Arbeiten ist es daher wichtig, ein paar grundlegende rechtliche Fragen zu klären: Wie werden Serviceeinrichtungen nach EU-Recht definiert und welche Serviceeinrichtungen fallen unter die Rechtsvorschriften CUI?

Inwieweit fallen Eisenbahninfrastrukturanlagen unter das Mindestzugangspaket von Anhang II Nr.1 der Richtlinie 2012/34/EU und können damit nur von Infrastrukturbetreibern betrieben werden und inwieweit unter Anhang II Nr.2 der gleichen Richtlinie, könnten dann aber auch von anderen Betreibern (EVUs und Dritten) betrieben werden?

Eine neue ad hoc Arbeitsgruppe wird sich ab Sommer 2019 mit der Ausarbeitung von Bestimmungen beschäftigen und sich hierbei zunächst auf die Erstellung von Haftungsregelungen konzentrieren.

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

Der Ausschuss CUI möchte das Jahr 2019 nutzen, den von ihm im letzten Jahr entworfenen Mustervertrag über die Eisenbahn-Infrastrukturnutzung mit RNE zu diskutieren. Es sieht derzeit sehr positiv aus, dass die Aufnahme von Gesprächen hierzu gelingen könnte denn die Generalversammlung von RNE hatte an ihrer Sitzung Ende Mai Signale gesendet, dass die RNE-Mitglieder im Rahmen ihrer Rechtsgruppe bereit sind, sich mit dem CIT abzustimmen um ein gemeinsames Dokument zu erarbeiten

Haftung verschiedener EVUs die dasselbe Schienennetz nutzen – Diskussion und Lösungsmöglichkeiten?

In 2018 wurde die Frage nach Lösungen zur Haftung verschiedener EVUs welche dasselbe Schienennetz nutzen für gegenüber ihren Kunden/Reisenden geleistete Zahlungen aufgeworfen. Der Ausschuss wird hier zunächst ein von NS vorgestelltes System diskutieren, welches ProRail bereits jetzt in ihren Allgemeinen Geschäftsbedingungen verankert hat und schauen, ob dieses als "best practice"-Vorschlag verwendet werden könnte.

Bestätigung des Vorsitzenden Adriaan Hagdorn von NS für eine zweite Amtszeit

Adriaan Hagdorn konnte in den drei Jahren in seiner Funktion als Vorsitzender des Ausschusses CUI wichtige Akzente setzen und Arbeiten anstossen. Der Ausschuss CUI freut sich daher besonders, dass er sich bereit erklärt hat, für eine weitere Amtszeit zur Verfügung zu stehen und wird diesen Vorschlag der Generalversammlung des CIT im November 2019 vorschlagen.

Zum Ende der Sitzung wurde Isabelle Oberson vom CIT verabschiedet, welche ihre Arbeiten zukünftig nicht mehr vor Ort in Bern für das Generalsekretariat CIT ausüben wird. Sie bleibt dem Ausschuss CUI zur Freude aller Mitglieder jedoch in einer neuen Funktion als Beraterin erhalten. Sandra Dobler wird das Team des CIT ab der kommenden Sitzung vom 17. Oktober 2019 unterstützen. Der Ausschuss CUI freut sich auf diese neue Zusammenarbeit.



Der Ausschuss CUI verabschiedet Isabelle Oberson und freut sich auf die Weiterarbeit mit Adriaan Hagdorn von NS als Vorsitzenden.

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

Original : DE



RECHTSANWENDUNG

Kann ein Verwendungsvertrag für Wagen unentgeltlich abgeschlossen werden?

Die immanente kommerzielle Komponente des Beförderungsvertrags gemäss COTIF/CIM kommt schon in Artikel 1 § 1 CIM klar zum Ausdruck: „diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten für jeden Vertrag über die entgeltliche Beförderung von Gütern auf der Schiene, [...]“. Hingegen bestimmen die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV, dass sie für jeden Vertrag über die entgeltliche oder unentgeltliche Beförderung von Personen auf der Schiene gelten (siehe Artikel 1 § 1 CIV). Beide Rechtsvorschriften stellen die einheitliche Rechtsgrundlage für den Vertrag über die Verwendung von Eisenbahnwagen als Beförderungsmittel dar. Nun stellt sich die Frage, je nach Sachkonstellation, wird der Verwendungsvertrag für Wagen immer gegen Entgelt geschlossen, oder aber ob auch ein unentgeltlicher Abschluss möglich ist?

So bringt Artikel 1.1 Absatz 2 AVV zum Ausdruck, dass die kommerziellen Bedingungen der Wagenverwendung nicht Gegenstand des AVV sind.

Angesichts dieser undeutlichen Rechtsgrundlagen und unter Berücksichtigung des fundamentalen Grundsatzes der Vertragsfreiheit und Aufhebung der Beförderungspflicht seit COTIF 1999 tendieren wir zu der Schlussfolgerung, dass ein Verwendungsvertrag gemäss ER CUV und AVV nicht zwingend gegen Entgelt, wie im Fall der grenzüberschreitenden Beförderung von Gütern auf der Schiene, abgeschlossen werden muss. Es könnten auch Sachzusammenhänge geben, in denen eine unentgeltliche grenzüberschreitende Beförderung von leeren Eisenbahnwagen mit dem Wagenbrief [CUV](#) möglich ist.

Der Allgemeine Vertrag für die Verwendung von Güterwagen ([AVV](#)) bzw. Regolamento Internazionale Carrozze ([RIC](#)) für Personenwagen, die jeweils die Einheitlichen Rechtsvorschriften CUV gemäss Artikel 1 § 1 auf Sektorebene umsetzen, geben auch keine explizite Schlussfolgerung für die eine oder andere Annahme.

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

Original : DE



Ausbildungskurs für CIT-Mitglieder

Das Generalsekretariat des CIT bietet den CIT-Mitgliedern massgeschneiderte Ausbildungskurse an. Diesen Frühling war das Generalsekretariat in Bratislava und Amsterdam, um die Umsetzung der Rechte der Reisenden im internationalen Verkehr vorzustellen und zu diskutieren.

Im Frühling organisierte das CIT zwei Ausbildungskurse: Den ersten im April für die ZSSK und den zweiten im Mai für die NS und die GIE Eurail Group. Diese Workshops führten zu sehr interessanten Gesprächen, die später von der Arbeitsgruppe CIV aufgenommen werden können. Das GS CIT dankt den Organisatoren herzlich für den Empfang und den Teilnehmenden für ihren Beitrag.

Rechte der Reisenden und Datenschutz

Seit einigen Jahren bietet das GS CIT den CIT-Mitgliedern massgeschneiderte Ausbildungen zur Umsetzung der Rechte der Reisenden im internationalen Eisenbahnverkehr an. Diese Ausbildung beinhaltet mehrere Themenblöcke zu den Vorschriften, die auf internationaler Ebene bekannt sein müssen: Einheitliche Rechtsvorschriften CIV, Verordnung EG 1371/2007 (PRR), Verordnung EU 2016/679 über den Datenschutz (GDPR), Verordnung EU 454/2011 (TAP TSI), Landesrecht mit Auswirkungen auf den internationalen Verkehr usw. Es handelt sich dabei um eine nützliche Wissensauffrischung für die Juristen und das Personal der internen Abteilungen der Eisenbahnunternehmen, die sich mit den internationalen kommerziellen Angeboten, dem Ticketing, der Abrechnung sowie dem Kundendienst befassen.

Vorstellung der CIT-Produkte

Im Verlauf der Jahre entwickelte das CIT mehrere Dokumente, die eine effiziente und pragmatische Umsetzung der internationalen Vorschriften für den Personenverkehr gewährleisten.

Der Ausbildungskurs behandelt die verschiedenen Facetten der Beziehungen zwischen Beförderern und Reisenden, aber auch die Beziehungen zwischen Beförderern oder jene zwischen Beförderern und Infrastrukturbetreibern.

Diese Workshops werden für jedes Unternehmen auf die Bedürfnisse und das Zielpublikum der Ausbildung zugeschnitten. Alle an einem Ausbildungskurs interessierten Unternehmen sind eingeladen, mit dem GS CIT Kontakt aufzunehmen.



Personal der ZSSK – versammelt für den CIT-Ausbildungskurs im April

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

Erste Vorstandssitzung im Jahr 2019 unter der Leitung der neuen CIT-Präsidentin

Die neue CIT-Präsidentin Maria Sack (DB AG) konnte am 12. April in Bern mit Marie Wirtgen (SNCB/NMBS) und Gilles Mugnier (SNCF) zwei neue Mitglieder im Vorstand des CIT begrüßen und die Weichen für die Arbeiten im Jahr 2019 stellen.

Neben der neuen Präsidentin konnte an der Vorstandssitzung auch die neu gewählte Vizepräsidentin (Maria Urbanskavon PKP Cargo) begrüsst werden. Der Vorstand nahm mit Genugtuung zur Kenntnis, dass das CIT die Rechnung 2018 einmal mehr mit einem Ertragsüberschuss von CHF 5'492 abschliessen konnte. Den Stand der Umsetzung des Arbeitsprogramms 2019, die Entwicklungen bei den Mitgliedschaften (das CIT zählt 132 Vollmitglieder und 7 assoziierte Mitglieder) sowie die Vorbereitung der Berner Tage 2020 wurden besprochen. Schwergewichtsthema der Vorstandssitzung war die von der Präsidentin initiierte Überarbeitung der CIT Strategie (CIT Strategie 2025).

Es wurden insbesondere die Vision des CIT, die globalen für die Arbeit des CIT relevanten Trends sowie die Erfolgsfaktoren des CIT eingehend besprochen. Daraus definierte der Vorstand zehn strategische Ziele für das GS CIT, welche bis zum Jahr 2025 erreicht werden müssen.

Diese strategischen Ziele sollen an der nächsten Vorstandssitzung am 26. September 2019 definitiv bereinigt und der Generalversammlung 2019 unterbreitet werden.



Die neue CIT-Präsidentin Maria Sack

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

Das CIT heisst die neuen Mitglieder ganz herzlich willkommen!

Land	Unternehmen	Mitgliedschaft	Logo
Kroatien	CER Cargo d.o.o.	Vollmitglied ab 1. Juni 2019	

[chantal.schweizer\(at\)cit-rail.org](mailto:chantal.schweizer(at)cit-rail.org)

Original: DE



CIT KALENDER

Datum	Tagungen	Ort	Verantwortlich
10/11.07.2019	Expertengruppe CIM/SMGS	Bern	Erik Evtimov
4/5.09.2019	Steuergruppe CIM/SMGS	Warschau	Erik Evtimov
25.09.2019	Konferenz der Reklamationsdienste Personenverkehr	Wien	Jan Svensson
26.09.2019	Vorstand 2	Berlin	Cesare Brand
16/17.10.2019	Arbeitsgruppe CIV/SMPS	Bern	Erik Evtimov
17.10.2019	Ausschuss CUI	Bern	Nina Scherf
29/30.10.2019	Ausschuss Multimodalität / Seminar multimodaler Verkehr	Venedig	Erik Evtimov
12/13.11.2019	Arbeitsgruppe CIV	Bern	Sandra Dobler
14.11.2019	Generalversammlung	Bern	Cesare Brand
27/28.11.2019	Arbeitsgruppe CIM	Bern	Erik Evtimov

Agenda mit CIT-Beteiligung

Datum	Tagungen	Organisation	Ort	Verantwortlich
9-11.07.2019	20. UNECE URL Sitzung	UNECE	Genf	Cesare Brand
11.07.2019	Passenger Global Forum	UIC	Toledo	Sandra Dobler
13.08.2019	UIC ad hoc Groupe de travail	UIC	Frankfurt	Jan Svensson
17-19.2019	SPG ad hoc meeting	UIC	Hasselt	Jan Svensson
1.10.2019	TAP TSI CSG Meeting	ERA	Brüssel	Jan Svensson
4.10.2019	UIC CER High-Level Passenger Group	UIC	Barcelona	Cesare Brand
7/9.2019	Digital Transport Days	DG Move	Helsinki	Erik Evtimov
16-18.10.2019	UIC PES Meeting ad hoc group	UIC	Paris	Jan Svensson
28/29.10.2019	OTIF Symposium	OTIF	Vilnius	Cesare Brand
5.11.2019	Intelligent Transport Conference	Intelligence T.	London	Jan Svensson
6.11.2019	Digital Rail Revolution Conference	Gl. Railway	London	Erik Evtimov
7.11.2019	UIC PSG Plenary	UIC	Paris	Cesare Brand
7.11.2019	CER Assistants	CER	Paris	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