

1572 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XX. GP

Ausgedruckt am 4. 2. 1999

Regierungsvorlage

Abkommen zwischen der Regierung der Republik Österreich und der Regierung der Republik Ungarn über den Eisenbahndurchgangsverkehr des österreichisch-ungarischen Industrieparks in der Umgebung der Stadt Szentgotthárd samt Beilage

ABKOMMEN

zwischen der Regierung der Republik Österreich und der Regierung der Republik Ungarn über den Eisenbahndurchgangsverkehr des österreichisch-ungarischen Industrieparks in der Umgebung der Stadt Szentgotthárd

Die Regierung der Republik Österreich und die Regierung der Republik Ungarn (im folgenden: Vertragsparteien) sind,

vom Wunsche geleitet,

- die zwischen den beiden Staaten bestehenden gutnachbarlichen Beziehungen weiterzuentwickeln und
- den in der Umgebung der Stadt Szentgotthárd verlaufenden Eisenbahnverkehr des ungarisch-österreichischen Industrieparks zu fördern,

sowie unter Berücksichtigung

- des Abkommens zwischen der Republik Österreich und der Ungarischen Volksrepublik über den Grenzübergang der Eisenbahnen (im folgenden: Eisenbahngrenzverkehrsabkommen), das am 14. September 1978 in Budapest unterzeichnet wurde, und
- des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF), das am 9. Mai 1980 in Bern abgeschlossen wurde, sowie der Anhang B des COTIF bildenden Einheitlichen Rechtsvorschriften (CIM) vorgeschriebenen Frachtbedingungen und unter besonderer Beachtung der Bedingungen der Anlage I zum Anhang B des COTIF bildenden Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID),

wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

(1) Die österreichischen Eisenbahnen sind berechtigt, auf der Strecke zwischen Szentgotthárd/Mogersdorf (Nagyfalva) und Szentgotthárd/Heiligenkreuz (Szentkereszt) Industriepark Heiligenkreuz (Grenzmarke C100/2-100/3) den Verkehr unter Bahnverschluß (im folgenden: grenzüberschreitender nicht öffentlicher Eisenbahnverkehr) über den Bahnhof Szentgotthárd durch das Gebiet der Republik Ungarn abzuwickeln.

(2) Unter Bahnverschluß sind sämtliche Maßnahmen zu verstehen, deren Zweck darin besteht, zu verhindern, daß auf die im grenzüberschreitenden nicht öffentlichen Eisenbahnverkehr eingesetzten Züge auf dem Staatsgebiet der Republik Ungarn Waren gelangen oder diese verlassen, beziehungsweise Personen in diese Züge einsteigen oder aus diesen aussteigen.

Artikel 2

(1) Die Vertragsparteien betrachten den im Rahmen des grenzüberschreitenden nicht öffentlichen Eisenbahnverkehrs abgewickelten Gütertransport nicht als Teil des internationalen Gütertransportes. Bei der Anwendung des vorliegenden Abkommens hinsichtlich der Rechte und Pflichten der Eisenbahnen sind jedoch das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF), das am 9. Mai 1980 in

Bern abgeschlossen wurde, sowie die durch Anhang B des COTIF bildenden Einheitlichen Rechtsvorschriften (CIM) vorgeschriebenen Frachtbedingungen unter besonderer Berücksichtigung der Anlage I zum Anhang B des COTIF bildenden Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) anzuwenden und einzuhalten. Beide Vertragsparteien gehören diesen internationalen Verträgen an.

(2) Unter Anwendung der Bestimmungen gemäß Absatz 1 sind die österreichischen Eisenbahnen verpflichtet, im grenzüberschreitenden nicht öffentlichen Eisenbahnverkehr nur solche Eisenbahn-Triebfahrzeuge, beförderte Fahrzeuge, Eisenbahn-Arbeitsmaschinen und Ladungen zu verwenden, die den für den internationalen Eisenbahnverkehr vorgeschriebenen Bedingungen entsprechen.

(3) Die ungarischen Eisenbahnen gewährleisten zum Zwecke der Abwicklung des grenzüberschreitenden nicht öffentlichen Eisenbahnverkehrs den sicheren und störungsfreien Betrieb der ungarischen Eisenbahnstrecke und deren Anlagen gegen Entgelt.

(4) Die am grenzüberschreitenden nicht öffentlichen Eisenbahnverkehr beteiligten Triebfahrzeuge und beförderten Fahrzeuge sowie deren Ladungen werden durch die Eisenbahnen nicht übernommen und keine Übergabe-Übernahmeprüfungen vorgenommen.

Artikel 3

(1) Für Schäden, die bei einer Beförderung im grenzüberschreitenden Eisenbahndurchgangsverkehr beim Betrieb der Eisenbahnen zugefügt werden, richtet sich die Schadenersatzpflicht nach den Haftungsbestimmungen, die anwendbar wären, wenn die Beförderung von den österreichischen Eisenbahnen auf dem Gebiet der Republik Österreich durchgeführt worden wäre. Die österreichischen Eisenbahnen haben dabei für die ungarischen Eisenbahnen und deren Leute einzustehen.

(2) Den österreichischen Eisenbahnen steht gegen die ungarischen Eisenbahnen ein Rückgriffsanspruch zu, wenn das schädigende Ereignis durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der ungarischen Eisenbahnen oder deren Leute oder durch einen Mangel der ungarischen Eisenbahnstrecke oder deren Anlagen verursacht wurde.

(3) Zur Entscheidung über die aus einem Schadensfall abgeleiteten außervertraglichen Ansprüche sind auch die Gerichte des Staates jener Vertragspartei zuständig, in dessen Gebiet der Anspruchsberechtigte seinen Wohnsitz (Sitz) oder gewöhnlichen Aufenthalt hat.

(4) Rechtskräftige Entscheidungen und Vergleiche, die über Schadenersatzansprüche nach Absatz 3 dieses Artikels von einem Gericht des Staates einer Vertragspartei gefällt oder vor einem solchen Gericht geschlossen worden sind, werden im Staat der anderen Vertragspartei anerkannt und vollstreckt. Hat sich die unterlegene Partei auf das Verfahren nicht eingelassen, so ist ein Nachweis darüber vorzulegen, daß der dieses Verfahren einleitende Schriftsatz oder ein gleichwertiges Schriftstück dieser Partei ordnungsgemäß und rechtzeitig zugestellt wurde. Die Anerkennung und Vollstreckung ist zu versagen,

- wenn die Entscheidung einer früher zwischen denselben Parteien über denselben Anspruch ergangenen rechtskräftigen Entscheidung widerspricht, die von einem Gericht des Staates der Vertragspartei gefällt worden ist, in dem die Entscheidung anzuerkennen und zu vollstrecken ist;
- wenn die Entscheidung die Grundsätze der Gesetzgebung (öffentliche Ordnung) der Vertragspartei, in der sie vollstreckt werden soll, verletzt;
- oder wenn die Entscheidung nicht auf die Rechtsvorschriften gegründet worden ist, die nach diesem Abkommen anzuwenden gewesen wären; diese Bestimmung steht jedoch der Anerkennung und Vollstreckung nicht entgegen, wenn die Entscheidung den im Sinne dieses Abkommens anzuwendenden Rechtsvorschriften entspricht.

Artikel 4

Hinsichtlich der zwischen den Eisenbahnen erwiesenen gegenseitigen Hilfeleistung und des Schutzes ist Artikel 12 des Eisenbahngrenzverkehrsabkommens anzuwenden.

Artikel 5

(1) Für das Dienstverhältnis der Bediensteten der österreichischen Eisenbahnen – besonders in dienststrafrechtlicher Hinsicht – sind die in der Republik Österreich geltenden Vorschriften maßgebend.

(2) Die zuständigen ungarischen Organe sind verpflichtet, die zuständigen österreichischen Organe unverzüglich über durch die in Absatz 1 genannten Bediensteten im Staatsgebiet der Republik Ungarn begangenen Straftaten zu unterrichten.

Artikel 6

(1) Im grenzüberschreitenden nicht öffentlichen Eisenbahnverkehr führt im allgemeinen keine der Vertragsparteien Grenzabfertigungskontrollen durch. Die Vertragsparteien behalten sich das Recht vor, durch ihre die Grenzabfertigung durchführenden Organe im Sinne des am 5. Juli 1991 in Wien unterzeichneten Abkommens über die Grenzabfertigung im Eisenbahnverkehr zwischen der Republik Österreich und der Republik Ungarn sowie der am 14. April 1993 in Budapest über dessen Durchführung unterzeichneten Vereinbarung auf dem Bahnhof Szentgotthárd Kontrollen des Grenzverkehrs durchzuführen. Die die Zugbeförderung durchführende Eisenbahn ist verpflichtet, die für die Grenzabfertigungskontrolle erforderliche Aufenthaltszeit zu gewährleisten.

(2) Die Eisenbahnbediensteten müssen über einen die Beilage zu dem vorliegenden Abkommen bildenden und dem darin festgelegten Muster entsprechenden Grenzübertrittsausweis verfügen, welcher die Eisenbahnbediensteten zur Durchführung ihrer Aufgaben im Sinne dieses Abkommens berechtigt. Die im grenzüberschreitenden nicht öffentlichen Eisenbahnverkehr ihren Dienst versiehenden und über einen Grenzübertrittsausweis verfügenden Eisenbahnbediensteten sind berechtigt, im Dienst ihre Dienstkleidung und ihre Dienstabzeichen zu tragen und die Staatsgrenze mit der für die Vernehmung des Dienstes erforderlichen Dienstausrüstung zu überschreiten.

(3) Im Interesse der Kontrolle der Einhaltung der Bestimmungen des vorliegenden Abkommens und der Verhinderung von Handlungen, die dessen Vorschriften zuwiderlaufen, sind die ungarischen Grenzabfertigungsorgane berechtigt, die unter Bahnverschluß verkehrenden Züge im Staatsgebiet der Republik Ungarn zu begleiten und zu beaufsichtigen. Weiters sind sie berechtigt, im Interesse der Verhinderung geplanter oder der Aufklärung begangener Straftaten vorzugehen.

Artikel 7

(1) Die im grenzüberschreitenden nicht öffentlichen Eisenbahnverkehr beförderten Waren sind von der Bezahlung und Sicherung der Zölle, Einfuhrumsatzsteuer, Abgaben, Gebühren und anderen von einer Rechtsnorm festgelegten Zahlungen sowie von wirtschaftlichen Ein-, Aus- und Durchfuhrverboten und -beschränkungen befreit, wenn die für den Eisenbahndurchgangsverkehr geltenden Bestimmungen des vorliegenden Abkommens eingehalten werden.

Bei Nichteinhaltung dieser Bestimmungen wird von der Erhebung der Zölle, der Einfuhrumsatzsteuer, der Gebühren und Abgaben und anderer von einer Rechtsvorschrift festgelegten Einzahlungen abgesehen, wenn zweifelsfrei glaubhaft gemacht wird, daß die Ware in unverändertem Zustand in das Gebiet der Republik Österreich zurückgebracht worden ist.

(2) Hinsichtlich der im grenzüberschreitenden nicht öffentlichen Eisenbahnverkehr beförderten Güter üben die Zollbehörden die Aufsicht aus. Unter der durch die Zollbehörden ausgeübten Aufsicht sind alle Maßnahmen zu verstehen, die ergriffen werden, damit zollabfertigungspflichtige Waren dieser Pflicht nicht entzogen werden können. Die Zollorgane der Vertragsparteien erkennen die jeweiligen Zollbeziehungsweise Eisenbahnverschlüsse an. Bei Bedarf sorgen die Eisenbahnen dafür, daß die Waren dem Zoll vorgeführt werden, und stellen die erforderlichen Dokumente zur Verfügung.

Artikel 8

(1) Im Interesse der Durchführung des vorliegenden Abkommens vereinbaren die Eisenbahnen die mit der Abwicklung des Eisenbahnverkehrs verbundenen detaillierten Regeln, insbesondere hinsichtlich der Art und Weise und des Zeitpunktes der vorherigen Ankündigung.

(2) In der zwischen den Eisenbahnen abzuschließenden Vereinbarung sind die im grenzüberschreitenden nicht öffentlichen Eisenbahnverkehr gegenseitig zu erbringenden Dienstleistungen zu regeln.

(3) Die Höhe des in Artikel 2 Absatz 3 angeführten Entgeltes wird auf privatrechtlichem Wege von den Eisenbahnen festgelegt.

Artikel 9

Bei der Auslegung sowie Anwendung des vorliegenden Abkommens entstehende Streitfragen sind durch Verhandlungen zwischen den zuständigen Behörden der Vertragsparteien beziehungsweise – wenn auf diesem Wege keine Einigung erzielt werden kann – auf diplomatischem Weg beizulegen.

Artikel 10

Die Vertragsparteien bringen ihre Bereitschaft zum Ausdruck, über eine mögliche Ausdehnung des vorliegenden Abkommens erforderlichenfalls gesonderte Vereinbarungen zu treffen.

Artikel 11

(1) Dieses Abkommen wird auf unbestimmte Zeit abgeschlossen. Es tritt am ersten Tag des ersten Monats in Kraft, der auf den Monat folgt, in dem die Vertragsparteien einander schriftlich auf diplomatischem Wege mitteilen, daß die entsprechenden innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten gegeben sind.

(2) Dieses Abkommen kann von jeder der Vertragsparteien jederzeit schriftlich auf diplomatischem Wege gekündigt werden. Es tritt mit Ablauf von drei Monaten nach Einlangen der Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft.

GESCHEHEN zu Wien, am 24. November 1998, in zwei Urschriften in deutscher und ungarischer Sprache. Beide Texte sind gleichermaßen authentisch.

Für die Regierung der Republik Österreich:

Dr. Wolfgang Schüssel

Für die Regierung der Republik Ungarn:

Dr. János Martonyi

1572 der Beilagen

5

Beilage

Deckblatt

REPUBLIK ÖSTERREICH

Wappen

Grenzübertrittsausweis

6

1572 der Beilagen

Nummer:

REPUBLIK ÖSTERREICH

Wappen

Grenzübertrittsausweis

Zur Vernehmung der in dem zwischen der Regierung der Republik Österreich und der Regierung der Republik Ungarn abgeschlossenen Abkommen über den Eisenbahndurchgangsverkehr des österreichisch-ungarischen Industrieparks in der Umgebung der Stadt Szentgotthárd festgelegten eisenbahndienstlichen Aufgaben.

Der Ausweis enthält zehn nummerierte Seiten

8

1572 der Beilagen

– 1 –

Familienname

.....

Vorname

.....

Bei Frauen Geburtsname

.....

Geschlecht

.....

Geburtsort und Geburtsdatum

.....

Ständiger Wohnsitz

.....

Zu versehender Aufgabenbereich

.....

10

1572 der Beilagen

– 2 –

1572 der Beilagen

11

(Raum für Lichtbild)

(.....)

Siegel

Unterschrift

.....

12

1572 der Beilagen

– 3 –

Ausstellungsbehörde

.....

Ausstellungsort und -datum

.....

Gültigkeit

.....

Unterschrift der Amtsperson

.....

Siegel

14

1572 der Beilagen

– 4 –

1572 der Beilagen

15

Verlängernde Behörde

.....

Zeit der Verlängerung

.....

Gültig bis

.....

Unterschrift der Amtsperson

.....

Siegel

1572 der Beilagen

17

Amtliche Eintragungen

18

1572 der Beilagen

Amtliche Eintragungen

1572 der Beilagen

19

Amtliche Eintragungen

Erläuterungen

Der Inhaber dieses Grenzübertrittsausweises ist berechtigt, die Staatsgrenze an den im Artikel 1 Absatz 1 des Abkommens zwischen der Regierung der Republik Österreich und der Regierung der Republik Ungarn über den Eisenbahndurchgangsverkehr des österreichisch-ungarischen Industrieparks in der Umgebung der Stadt Szentgotthárd angeführten Stellen mehrmals zu überschreiten und sich für die Dauer seiner Dienstverrichtung auf der Eisenbahnstrecke von der Staatsgrenze bis zum Bahnhof Szentgotthárd sowie auf dem Gebiet des Bahnhofes Szentgotthárd aufzuhalten.

1572 der Beilagen

21

– 9 –

22

1572 der Beilagen

Erläuterungen

EGYEZMÉNY**az Osztrák Köztársaság Kormánya és a Magyar Köztársaság Kormánya között a Szentgotthárd város környéki osztrák-magyar ipari park vasúti átmenő forgalmáról**

Az Osztrák Köztársaság Kormánya és a Magyar Köztársaság Kormánya (a továbbiakban: Szerződő Felek) attól a szándéktól vezérelve, hogy

- a két állam között meglévő jószomszédi kapcsolatokat továbbfejlessze és
- elősegítse Szentgotthárd város környékén átmenő osztrák-magyar ipari park vasúti forgalmát,

továbbá figyelemmel

- az Osztrák Köztársaság és a Magyar Népköztársaság között a határon átmenő vasúti forgalomról szóló Egyezményre (a továbbiakban: Vasúti Határforgalmi Egyezmény), melyet Budapesten, 1978. évi szeptember hó 14. napján írtak alá, és
- a Bernben, 1980. évi május hó 9. napján kelt Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezményre (COTIF) és a COTIF B) Függelékét képező Egységes Szabályok (CIM) által előírt fuvarozási feltételekre, különös tekintettel a COTIF B) Függelék I. Mellékletét képező Veszélyes Áruk Nemzetközi Vasúti Fuvarozásáról szóló Szabályzatának (RID) feltételeire,

az alábbiakban állapodtak meg:

1. Cikk

(1) Az Osztrák Államvasutak jogosultak a Szentgotthárd/Mogersdorf (Nagyfalva), Szentgotthárd/Heiligenkreuz-i (Szentkereszt) Ipari Park (C 100/2-100/3 határjel) közötti vonalon a Magyar Köztársaság területén át, Szentgotthárd vasúti pályaudvaron keresztül vasúti zár alatt átmenő vasúti forgalmat (a továbbiakban: vasúti ipari átmenő forgalom) lebonyolítani.

(2) Vasúti zár alatt minden olyan intézkedést érteni kell, amelynek célja megakadályozni, hogy a vasúti ipari átmenő forgalomban a Magyar Köztársaság területén a vonatokra árukat bejuttassanak vagy kijuttassanak, illetőleg ezen vonatokra személyek felszálljanak vagy azokról leszálljanak.

2. Cikk

(1) A Szerződő Felek a vasúti ipari átmenő forgalomban lebonyolított árufuvarozást nem tekintik a nemzetközi fuvarozás részének. A jelen Egyezmény alkalmazásában azonban, a vasutak jogai és kötelezettségei tekintetében betartják és alkalmazzák a Bernben, 1980. évi május hó 9. napján kelt Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) és a COTIF B) Függelékét képező Egységes Szabályok (CIM) által előírt fuvarozási feltételeket, különös tekintettel a COTIF B) Függelék I. Mellékletét képező Veszélyes Áruk Nemzetközi Vasúti Fuvarozásáról szóló Szabályzatában (RID) előírt feltételeket. E nemzetközi szerződéseknek mindkét Szerződő Fél részese.

(2) Az (1) bekezdés rendelkezéseinek alkalmazásával az osztrák vasutak vállalják, hogy a vasúti ipari átmenő forgalomban csak olyan vasúti vontató és vontatott jármövet, vasúti munkagépeket, valamint rakományokat alkalmaznak, amelyek megfelelnek a nemzetközi vasúti forgalomra előírt fuvarozási feltételeknek.

(3) A magyar vasutak biztosítják a vasúti ipari átmenő forgalom lebonyolításához a magyar vasúti pálya és az ahhoz szükséges berendezések biztonságos és zavartalan működését díjazás ellenében.

(4) A vasúti ipari átmenő forgalomban résztvevő vonatú és vontatott járműveket, valamint azok rakományát a vasutak nem veszik át, átadási és átvételi vizsgálatot sem végeznek.

3. cikk

(1) Olyan károkért, amelyek a vasutak üzemeltetése során a határokon átmenő forgalomban történő fuvarozás során következnek be, a kártérítési kötelezettség azokhoz a felelősségi szabályokhoz igazodik, amelyeket alkalmazni kellene, ha az osztrák vasutak az Osztrák Köztársaság területén végezték volna a fuvarozást. Az osztrák vasutaknak ilyen esetben helyt kell állniuk a magyar vasutakért valamint azok alkalmazottaiért.

(2) Az osztrák vasutak a magyar vasutakkal szemben viszontkeresettel élhet, ha a károkozó esemény úgy következett be, hogy azt a magyar vasutak, illetőleg alkalmazottainak szándékos vagy súlyosan gondatlan magatartása idézte elő vagy pedig a magyar vasúti pályának vagy berendezéseinek a hiányossága következtében állt elő.

(3) A szerződésen kívül keletkezett károk megtérítése iránti jogviták elbírálására annak a Szerződő Fél államának a bíróságai is illetékesek, amelynek területén a károsult lakóhelye (székhelye) vagy ahol szokásos tartózkodási helye van.

(4) Olyan jogerős határozatokat vagy egyezségeket, amelyeket a jelen cikk (3) bekezdése szerint járó kártérítési igények ügyében valamelyik Szerződő Fél államának bírósága hozott vagy amelyekben egy ilyen bíróság előtt állapodtak meg, a másik Szerződő Fél állama elismeri és végrehajtja. Ha a pervesztes fél nem bocsátkozott az eljárásba, akkor be kell mutatni olyan értelmű igazolást, hogy ennek a félnek szabályszerűen és kellő időben kézbesítették a keresetlevelet, vagy az ezzel egyenértékű iratot. Az elismerést és a végrehajtást meg kell tagadni,

- ha a határozat egy korábban ugyanazon felek között, ugyanazon igényről hozott jogerős határozattal ellentétben áll, amelyet annak a Szerződő Fél államának a bírósága hozott, amelynek területén a határozatot el kell ismerni és végre kell hajtani;
- ha a határozat sérti ama Szerződő Fél jogrendszerének alapelveit (közrendjét), amelyben a végrehajtást kérik;
- vagy ha a határozat nem azokon a jogszabályokon alapul, amelyeket a jelen Egyezmény szerint alkalmazni kellett volna; ez a rendelkezés azonban nem gátolja az elismerést vagy a végrehajtást, ha a határozat a jelen Egyezmény szerint alkalmazandó jogszabályoknak megfelel.

4. Cikk

A vasutak egymásnak adott segítségnyújtása és a védelem tekintetében, a Vasúti Határforgalmi Egyezmény 12. cikkét kell alkalmazni.

5. Cikk

(1) Az osztrák vasutak alkalmazottainak szolgálati viszonyára, különös tekintettel a fegyelmi rendelkezésekre, az Osztrák Köztársaságban érvényes előírások irányadóak.

(2) Az (1) bekezdésben megjelölt vasúti alkalmazottak által a Magyar Köztársaság területén elkövetett büntetendő cselekményekről a magyar illetékes szervek az osztrák illetékes szerveket kötelesek haladéktalanul értesíteni.

6. Cikk

(1) A vasúti ipari átmenő forgalomban általában egyik Szerződő Fél sem végez határforgalom ellenőrzést. A Szerződő Felek fenntartják maguknak azt a jogot, hogy határellenőrzést végző szervei az Osztrák Köztársaság és a Magyar Köztársaság között a vasúti határforgalom ellenőrzéséről szóló Egyezmény, melyet Bécsben, 1991. július 5-én írtak alá, valamint az ennek végrehajtása tárgyában Budapesten, 1993. április 14-én aláírt Megállapodás értelmében Szentgotthárd pályaudvaron határforgalom ellenőrzést végezzenek. A vontatást végző vasút köteles a határforgalom ellenőrzéséhez szükséges tartózkodási időt biztosítani.

(2) A vasúti alkalmazottaknak a jelen Egyezmény mellékletét képező, az abban meghatározott mintának megfelelő határátlépési igazolvánnyal kell rendelkezniük, mely a vasúti alkalmazottakat a jelen Egyezményben foglaltak végrehajtására jogosítja. A vasúti ipari átmenő forgalomban szolgálatot teljesítő, határátlépési igazolvánnyal rendelkező vasúti alkalmazottak jogosultak szolgálati ruhájukat, szolgálati jelvényeiket szolgálatban viselni és a szolgálat ellátásához szükséges szolgálati felszereléssel az államhatárt átlépni.

(3) A jelen Egyezmény rendelkezései betartásának ellenőrzésére és a rendelkezéseivel ellentétes cselekmények megakadályozása céljából a magyar határforgalom ellenőrzését végző szervek jogosultak a vasúti zár alatt közlekedő vonatokat a Magyar Köztársaság területén kísérni és felügyelni, továbbá jogosultak a tervezett vagy az elkövetett büntetendő cselekmények megakadályozása vagy felderítése érdekében eljárni.

7. Cikk

(1) A vasúti ipari átmenő forgalomban fuvarozott áruk mentesek a vámok, termékimportot terhelő forgalmi adók, illetékek, díjak és egyéb, jogszabályon alapuló kötelező befizetések megfizetése és biztosítása, valamint a gazdasági behozatali-, kiviteli- és átviteli tilalmak és korlátozások alól, ha a jelen Egyezményben meghatározott vasúti átmenő forgalomra érvényes rendelkezéseket betartják.

A jelen rendelkezések be nem tartása esetén a vámok, termékimportot terhelő forgalmi adók, díjak és illetékek, továbbá más, jogszabály által meghatározott pénzügyi terhek megfizetésétől akkor tekintenek el, ha kétséget kizáróan bizonyítják, hogy az árut változatlan állapotban az Osztrák Köztársaság területére visszavitték.

(2) A vasúti ipari átmenő forgalomban fuvarozott áruk felett a vámhatóságok felügyeletet gyakorolnak. A vámhatóságok által gyakorolt felügyelet alatt minden olyan intézkedést kell érteni, amelyet annak megakadályozása érdekében tesznek, hogy a vámkezelési kötelezettség alá eső árukat e kötelezettség alól ne vonhassák ki. A mindenkor vám-, illetve vasúti zárat a Szerződő Felek vámszervei elismerik. A vasutak szükség esetén gondoskodnak az áruknak vám elé állításáról és a szükséges okmányokat rendelkezésre bocsátják.

8. Cikk

(1) A jelen Egyezmény végrehajtása érdekében a vasutak megállapodnak a vasúti forgalom lebonyolításával kapcsolatos részletes szabályokról, így különösen az előzetes értesítés módjáról és idejéről.

(2) A vasutak közötti megállapodásban kell szabályozni a vasúti ipari átmenő forgalomban egymásnak nyújtandó szolgáltatásokat.

(3) A 2. Cikk (3) bekezdésében hivatkozott díj mértékében a vasutak magánjogi szerződésben állapodnak meg.

9. Cikk

A jelen Egyezmény értelmezése, valamint alkalmazása során felmerülő vitás kérdéseket a Szerződő Felek illetékes hatóságai közötti tárgyalásokkal, illetőleg, ha ezen az úton nem jön létre megegyezés, diplomáciai úton kell rendezni.

10. Cikk

A Szerződő felek kifejezik készségüket, hogy a jelen Egyezmény alkalmazásának lehetséges kiterjesztéséről szükség szerint külön megállapodásokat kössenek.

11. Cikk

(1) A jelen Egyezmény határozatlan időre szól. A jelen Egyezmény az azt követő hónap első napján lép hatályba, amikor a Szerződő Felek diplomáciai úton, írásban értesítik egymást, hogy eleget tettek a hatályba lépéshez szükséges belső jogi kötelezettségeiknek.

(2) A jelen Egyezményt bármelyik Szerződő Fél, bármikor diplomáciai úton, írásban felmondhatja. Az Egyezmény attól az időponttól számított három hónap elteltével veszti hatályát, amikor a felmondás a másik Szerződő Félhez megérkezett.

KÉSZÜLT BÉCSBEN, 1998. év november hónap 24. napján, két eredeti példányban, német és magyar nyelven. Mindkét nyelvű szöveg egyaránt hiteles.

Az Osztrák Köztársaság Kormánya nevében:

Dr. Wolfgang Schüssel

A Magyar Köztársaság Kormánya nevében:

Dr. János Martonyi

26

1572 der Beilagen

Melléklet

Borítólap

OSZTRÁK KÖZTÁRSASÁG

– címer –

Határátlépési igazolvány

Száma:

(1. oldal)

OSZTRÁK KÖZTÁRSASÁG

– címer –

Határátlépési Igazolvány

Az Osztrák Köztársaság Kormánya és a Magyar Köztársaság Kormánya között a Szentgotthárd város környéki osztrák-magyar ipari park vasúti átmenő forgalmáról szóló Egyezményben meghatározott vasútforgalmi feladatok ellátására.

Az Igazolvány tíz számozott oldalt tartalmaz

(2. oldal)

Családi név:

Utónév:

Nőknél leánykori név:

Neme:

Születés helye és időpontja:

Állandó lakóhelye:

Munkaköre:

(3. oldal)

(Fénykép helye)

– pecsét –

Aláírás

(4. oldal)

Kiállító hatóság:

Kiállítás helye, ideje:

Érvényessége:

A hatósági személy aláírása:

Pecsét

(5. oldal)

Hosszabbító hatóság:

Hosszabbítás időpontja:

Érvényessége:

A hatósági személy aláírása:

Pecsét

(6. oldal)

Hivatalos bejegyzések

1572 der Beilagen

27

(7. oldal)

Hivatalos bejegyzések

(8. oldal)

Hivatalos bejegyzések

(9. oldal)

Tudnivalók:

A jelen határátlépési igazolvány viselője jogosult az államhatárt az Osztrák Köztársaság Kormánya és a Magyar Köztársaság Kormánya között a Szentgotthárd város környéki osztrák-magyar ipari park vasúti átmenő forgalmáról szóló Egyezmény 1. Cikk (1) bekezdésében megjelölt helyeken többször átlépni, és szolgálata ellátásának időtartamára az államhatártól Szentgotthárd pályaudvarig terjedő vasúti vonalon, illetve Szentgotthárd pályaudvar területén tartózkodni.

(10. oldal)

Tudnivalók:

Vorblatt**Problem:**

Zur Aufwertung des Industriestandortes Burgenland wird im Bereich der Gemeinde Heiligenkreuz im Lafnitztal ein Wirtschafts- und Industriepark errichtet, der einen Schienenanschluß an das öffentliche Eisenbahnnetz benötigt. Auf Grund der örtlichen Verhältnisse ist eine innerösterreichische Schienenanbindung dieses Wirtschafts- und Industrieparks an das österreichische öffentliche Eisenbahnnetz nur unter unverhältnismäßig hohem Aufwand möglich.

Ziel:

Mit dem vorliegenden Abkommen wird eine Rechtsgrundlage geschaffen, die es ermöglicht, daß der Wirtschafts- und Industriepark über das ungarische Eisenbahnnetz an das österreichische öffentliche Eisenbahnnetz angebunden wird.

Alternative:

Keine; ein innerösterreichischer Schienenanschluß an das öffentliche Eisenbahnnetz wäre nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand möglich.

Inhalt:

Dieses Abkommen enthält:

- die Bezeichnung der Strecke, auf der die österreichischen Eisenbahnen zum Durchgangsverkehr von und zu dem Wirtschafts- und Industriepark berechtigt sind;
- Rechte und Pflichten der österreichischen und der ungarischen Eisenbahnen;
- grundsätzliche Abstandnahme von Grenzabfertigungskontrollen;
- Befreiung der im Durchgangsverkehr beförderten Waren von ungarischen Zöllen, Einfuhrumsatzsteuern, sonstigen Abgaben und Gebühren sowie von wirtschaftlichen Ein-, Aus- und Durchfuhrverboten und -beschränkungen;
- Haftung im Eisenbahndurchgangsverkehr einschließlich des anzuwendenden Rechts sowie Regelungen über den Gerichtsstand und die Vollstreckung.

Kosten:

Keine.

EU/EWR-Konformität:

Dem Abschluß des Abkommens steht kein EU/EWR-Recht entgegen.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Das vorliegende Abkommen hat gesetzändernden und gesetzergänzenden Inhalt und bedarf daher gemäß Artikel 50 Absatz 1 B-VG der Genehmigung durch den Nationalrat. Es hat nicht politischen Charakter und enthält keine verfassungsändernden oder verfassungsergänzenden Bestimmungen. Das Abkommen ist im innerstaatlichen Rechtsbereich unmittelbar anwendbar, weshalb die Erlassung von Gesetzen gemäß Artikel 50 Absatz 2 B-VG nicht erforderlich ist. Angelegenheiten des selbständigen Wirkungsbereiches der Länder berührt oder regelt das Abkommen nicht, sodaß es einer Zustimmung des Bundesrates gemäß Artikel 50 Absatz 1 zweiter Satz B-VG nicht bedarf.

Das Projekt eines grenzüberschreitenden österreichisch/ungarischen Industrie- und Wirtschaftsparkes (Businesspark), welcher insgesamt 241,13 Hektar (93,93 Hektar in Österreich, 147,20 Hektar in Ungarn) umfassen soll, der im Endausbau 1 859 Arbeitsplätze bieten soll und für den Gesamtinvestitionen in der Höhe von 794,21 Millionen Schilling (460,03 Millionen Schilling in Österreich, 334,18 Millionen Schilling in Ungarn) vorgesehen sind, ist schon seit dem Beginn des Jahrzehntes ein wichtiges Ziel der grenzüberschreitenden regionalen Kooperationspolitik. Sowohl im Programmplanungsdokument des Burgenlandes für die EU-Förderung als Ziel-1-Gebiet, als auch in den zwischen Österreich und Ungarn vereinbarten INTERREG-II/PHARE-CBC-Programmen der EU ist der Standort mit höchster Priorität versehen worden und als solcher genehmigt.

Die für die Errichtung des Businessparkes auf österreichischem Gebiet zuständige Businesspark Heiligenkreuz GmbH hat sich entschlossen, einen Teil der anfallenden Warentransporte zum und vom bereits errichteten Lyocell-Faserwerk über die Schiene abzuwickeln und hat zu diesem Zwecke eine Anschlußbahn von diesem Werk zur österreichisch/ungarischen Staatsgrenze errichtet, die auf ungarischem Gebiet weiterführt und an das öffentliche ungarische Eisenbahnnetz anschließt. Eine Lösung dahingehend, das Lyocell-Faserwerk über österreichisches Staatsgebiet per Anschlußbahn an das öffentliche Eisenbahnnetz anzubinden, wäre auf Grund der örtlichen Verhältnisse auf österreichischem Staatsgebiet (Notwendigkeit der Errichtung einer Brücke über die Lafnitz; nur geringe Kurvenradien möglich) nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand erreichbar.

Mit dem vorliegenden Abkommen wird ein Anschluß des Lyocell-Faserwerkes an das österreichische öffentliche Eisenbahnnetz über ungarisches Staatsgebiet ohne bürokratische Hemmnisse möglich, da fingiert wird, daß die Eisenbahngüterbeförderung, obwohl sie auch auf ungarischem Staatsgebiet erfolgt, keine internationale, sondern eine rein österreichische Güterbeförderung ist. Daher werden

- grundsätzlich keine Grenzabfertigungskontrollen durchgeführt und
- die beförderten Güter von ungarischen Zöllen, Einfuhrumsatzsteuern, sonstigen Abgaben und Gebühren sowie von wirtschaftlichen Ein-, Aus- und Durchfuhrverboten und -beschränkungen befreit.

Der Abschluß des Abkommens liegt im verkehrspolitischen Interesse Österreichs, welches auf die Förderung des Verkehrsträgers Schiene abstellt. Die Österreichischen Bundesbahnen schätzen für die Jahre 1998 und 1999 folgendes Gütertransportaufkommen von der österreichisch/ungarischen Staatsgrenze bei Mogersdorf zum Lyocell-Faserwerk beziehungsweise in die Gegenrichtung:

zum Lyocell-Faserwerk: 14 000 Tonnen (1998), 28 000 Tonnen (1999) – Zellstoff
3 000 Tonnen (1998), 4 500 Tonnen (1999) – Chemikalien

vom Lyocell-Faserwerk: 14 000 Tonnen (1998), 28 000 Tonnen (1999) – Fasern.

Dem Bund werden aus dem Abkommen weder Mehrausgaben noch eine Vermehrung des Personalstandes erwachsen.

Besonderer Teil

Zu Art. 1:

Dieser Artikel legt die Strecke fest, auf der die österreichischen Eisenbahnen nur mit Ganzzügen einen Eisenbahndurchgangsverkehr von und zum österreichischen Teil des Businessparkes unter Bahnverschluß führen dürfen.

Der Bahnverschluß soll verhindern, daß Waren ohne zollrechtliche Behandlung in Ungarn bzw. in Österreich in Verkehr gelangen und daß Personen ohne grenzpolizeiliche Kontrolle auf ungarisches bzw. österreichisches Staatsgebiet gelangen.

Zu Art. 2 Abs. 1:

Obzwar die Güterbeförderung im Eisenbahndurchgangsverkehr als österreichische Beförderung betrachtet wird, ist dennoch hinsichtlich der Rechte und Pflichten der an der Güterbeförderung beteiligten Eisen-

bahnen anstelle des österreichischen Eisenbahnbeförderungsrechtes der sowohl in Österreich als auch in Ungarn verbindliche Anhang B – Einheitliche Rechtsvorschriften für die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM) – des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980, insbesondere dessen Anlage I – Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) – anzuwenden.

Zu Art. 2 Abs. 2 u. 3:

Als für den internationalen Eisenbahnverkehr vorgeschriebene Bedingungen für rollendes Material und Ladungen kommen etwa das RID und das zwischen den Eisenbahnen geschlossene multilaterale Übereinkommen über die gegenseitige Benützung der Güterwagen im internationalen Verkehr (RIV) in Betracht.

Für die Gewährleistung eines sicheren und störungsfreien Betriebes des für den Eisenbahndurchgangsverkehr erforderlichen Netzes der ungarischen Eisenbahnen haben die österreichischen Eisenbahnen ein Entgelt zu entrichten.

Zu Art. 3 Abs. 1:

Diese Bestimmung regelt die zivilrechtliche Haftung für Schadensfälle, die sich im Rahmen des Anwendungsbereichs des Abkommens ereignen. Erfasst sind sowohl Schadenszufügungen gegenüber dritten Personen als auch Beschädigungen von Eisenbahnbediensteten. Die Haftungsbestimmung trägt der besonderen Interessenslage, die mit dem Abkommen verbunden ist, Rechnung. Dementsprechend wird eine grundsätzliche Haftung der österreichischen Eisenbahnen normiert. Haftungsrechtlich ist ein Schadensfall so zu behandeln, als ob die Beförderung von den österreichischen Eisenbahnen auf dem Gebiet der Republik Österreich durchgeführt worden wäre.

In Anlehnung an die Bestimmungen des EKHG bezieht sich die Haftung nur auf Schäden, die beim Betrieb der Eisenbahnen zugefügt werden. Mit der Verlagerung der Schadenersatzpflicht nach Österreich geht einher, daß diese nach den Bestimmungen des österreichischen Schadenersatzrechtes zu beurteilen ist. Diese Bestimmung verweist also auf die Anwendbarkeit des österreichischen Rechts.

Zugunsten der Geschädigten wird eine Erfüllungsgehilfenhaftung der österreichischen Eisenbahnen für Handlungen und Unterlassungen der ungarischen Eisenbahnen und deren Bediensteter normiert. Eine ähnliche Bestimmung findet sich auch im Abkommen zwischen der Republik Österreich und der Ungarischen Volksrepublik über den Eisenbahndurchgangsverkehr durch das Gebiet der Stadt Sopron und Umgebung (BGBl. Nr. 197/1982).

Zu Art. 3 Abs. 2:

Diese Bestimmung sieht einen Rückgriffsanspruch der nach Absatz 1 haftpflichtigen österreichischen Eisenbahnen gegen die ungarischen Eisenbahnen vor. Ein solcher Anspruch steht im Falle vorsätzlicher oder grob fahrlässiger Schadenszufügung durch die ungarischen Eisenbahnen, deren Bedienstete oder der in ihrem Auftrag tätigen Personen zu. Da die ungarischen Eisenbahnen nach Artikel 2 Absatz 3 den Betrieb der Eisenbahnstrecke und deren Anlagen zu gewährleisten haben, müssen sie auch für Schadensfälle, die auf eine mangelhafte Eisenbahnstrecke oder eine solche Anlage zurückzuführen sind, eintreten.

Zu Art. 3 Abs. 3:

Mit dieser Gerichtsstandsregelung wird ermöglicht, daß ein deliktisch Geschädigter, der in Ungarn wohnhaft ist oder dort seinen Sitz hat, seine Ansprüche zum Zweck der erleichterten Rechtsverfolgung auch vor einem ungarischen Gericht geltend machen kann. Hierbei handelt es sich um einen Wahlgerichtsstand zugunsten des Anspruchsberechtigten. Die Befassung österreichischer Gerichte durch Inanspruchnahme des allgemeinen Gerichtsstands ist aber weiterhin möglich. Eine ähnliche Regelung findet sich in Artikel 13 Absatz 2 des Abkommens zwischen der Republik Österreich und der Republik Ungarn über die Grenzabfertigung im Eisenbahnverkehr (BGBl. Nr. 134/1992).

Der Wahlgerichtsstand steht nur für außervertragliche, also deliktische Ansprüche zur Verfügung.

Zu Art. 3 Abs. 4:

Die in Absatz 3 vorgesehene Gerichtsstandsregelung ermöglicht Entscheidungen ungarischer Gerichte gegen die österreichischen Eisenbahnen, die in Österreich vollstreckt werden sollen. Aus diesem Grund ist eine Vollstreckungsregelung erforderlich. Auf Grund der dargelegten, mit dem Abkommen verbundenen speziellen Interessenslage sieht diese Bestimmung davon ab, auf die komplexe Anerkennungs- und Vollstreckungsregelung des Vertrages zwischen der Republik Österreich und der Ungarischen Volksrepublik über Nachlaßangelegenheiten (BGBl. Nr. 306/1967) zu verweisen. Die Vollstreckungsregelung

beschränkt sich demnach auf rechtsstaatliche Mindestgarantien für die Anerkennung und Vollstreckung ausländischer Urteile.

Die zu vollstreckende Entscheidung muß im Ursprungsstaat rechtskräftig und vollstreckbar sein. Auch ohne ausdrückliche Regelung müssen die für eine Anerkennung eines ausländischen Urteils üblichen Urkunden, wie eine Ausfertigung der Entscheidung und eine Bestätigung über deren Rechtskraft und Vollstreckbarkeit, vorgelegt werden.

Zum Schutz der Rechtsposition der beklagten Partei muß im Falle einer Säumnisentscheidung, wenn sich die beklagte Partei also in das Verfahren nicht eingelassen hat, die – ordnungsgemäße und rechtzeitige – Zustellung des verfahrenseinleitenden Schriftstückes, beispielsweise einer Ladung, gewährleistet sein. Die Ordnungsmäßigkeit einer Zustellung erfordert grundsätzlich, daß das Schriftstück dem Empfänger in der Ortsform, also nach den förmlichen Zustellungsvorschriften des Zustellungsstaates, zugestellt wurde. Das Erfordernis der Rechtzeitigkeit bedeutet, daß der beklagten Partei eine ausreichende Zeit zur Verfügung stehen muß, um ihre Verteidigung entsprechend vorbereiten zu können. Die hierfür vom Prozeßgericht zu bestimmende Frist beginnt erst zu laufen, wenn der Empfänger vom Zustellungsvorgang tatsächlich Kenntnis nehmen kann.

Die Versagungsgründe für eine Anerkennung und Vollstreckung entsprechen jenen des Artikels 13 Absatz 3 des Abkommens zwischen der Republik Österreich und der Republik Ungarn über die Grenzabfertigung im Eisenbahnverkehr (BGBl. Nr. 134/1992). Die Anerkennung einer ausländischen Entscheidung ist im Falle einer “res iudicata” durch ein Gericht des Anerkennungsstaates ausgeschlossen. Dadurch soll verhindert werden, daß sich ein Geschädigter zunächst an ein Gericht des Anerkennungsstaates und nachträglich mit derselben Angelegenheit an ein Gericht seines Heimatstaates wenden kann. Ein gerichtlicher Vergleich ist einer gerichtlichen Entscheidung gleichgestellt. Die Anerkennung einer ausländischen gerichtlichen Entscheidung ist weiters dann ausgeschlossen, wenn sie den Grundwerten der Rechtsordnung des Anerkennungsstaates widerspricht. Schließlich ist eine Anerkennung zu versagen, wenn die Beurteilung der Rechtssache nicht nach dem nach dem Abkommen anwendbaren Recht erfolgt ist. Steht die Entscheidung in einem solchen Fall jedoch im Ergebnis mit den anwendbaren materiellen Rechtsvorschriften im Einklang, so ist sie anzuerkennen und zu vollstrecken.

Die Anerkennungs- und Vollstreckungsregelung steht auch für Regreßansprüche nach Absatz 2, die sich auf einen Schadensfall im Sinne des Absatzes 3 gründen, zur Verfügung.

Zu Art. 5:

Dieser Artikel entspricht inhaltlich dem Artikel 10 des Abkommens zwischen der Republik Österreich und der Ungarischen Volksrepublik über den Eisenbahndurchgangsverkehr durch das Gebiet der Stadt Sopron und Umgebung (BGBl. Nr. 197/1982).

Zu Art. 6:

Dem Wesen eines Eisenbahndurchgangsverkehres entsprechend, wird zur Vermeidung von Zugsauenthaltszeiten im allgemeinen weder von Organen der Republik Ungarn noch von Organen der Republik Österreich eine Grenzabfertigung durchgeführt. Zur Kontrolle der Einhaltung dieses Abkommens und zur Verhinderung von Verstößen gegen dieses Abkommen sind jedoch die ungarischen Grenzabfertigungsorgane berechtigt, die im Eisenbahndurchgangsverkehr verkehrenden Züge zu begleiten und zu beaufsichtigen sowie die Begehung geplanter Straftaten zu verhindern oder begangene Straftaten aufzuklären.

Die im Eisenbahndurchgangsverkehr tätigen Bediensteten müssen über einen Grenzübertrittsausweis verfügen, der dem diesem Abkommen beigeschlossenen Muster zu entsprechen hat.

Zu Art. 7:

Da die von und zum Businesspark beförderten Güter in Ungarn nicht in Verkehr gebracht werden, sind diese von der Bezahlung und Sicherung ungarischer Zölle, Einfuhrumsatzsteuern, Abgaben, Gebühren und sonstigen Zahlungen sowie von ungarischen Ein-, Aus- und Durchfuhrverboten befreit.

Um zu verhindern, daß diese Güter im Wege des Eisenbahndurchgangsverkehrs rechtswidrigerweise in Ungarn ohne zollrechtliche Behandlung in Verkehr gebracht werden, steht den ungarischen Zollbehörden ein Aufsichtsrecht über die Güterbeförderung im Eisenbahndurchgangsverkehr zu.

Zu Art. 8:

Die näheren Modalitäten über die bahntechnische Abwicklung des Eisenbahndurchgangsverkehrs ist zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen privatrechtlich zu regeln.

Zu Art. 9:

Dieser Artikel enthält eine Streitbeilegungsklausel. Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung und Anwendung dieses Abkommens sind in erster Linie durch Kontakte zwischen den zuständigen Behörden, in zweiter Linie auf dem diplomatischen Wege beizulegen.

Zu Art. 10:

Es handelt sich hierbei um eine Absichtserklärung, die auf ungarischen Wunsch aufgenommen wurde.

Zu Art. 11:

Dieser Artikel enthält die üblichen Schlußbestimmungen hinsichtlich des Inkrafttretens und der Kündigung.