

**517 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates VIII. GP.**

**9. 10. 1958.**

# Regierungsvorlage.

**CONVENTION DOUANIÈRE RELATIVE  
AUX PIÈCES DE RECHANGE UTILISÉES  
POUR LA RÉPARATION DES WAGONS  
EUROP**

LES PARTIES CONTRACTANTES,  
DÉSIREUSES de faciliter l'emploi des wagons  
EUROP dans les transports entre les administra-  
tions de chemins de fer utilisant en commun  
ces wagons,  
SONT CONVENUES de ce qui suit:

**Chapitre premier  
DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

**Article premier**

Aux fins de la présente Convention, on entend —

- a) par « droits et taxes d'entrée », les droits de douane, ainsi que tous droits et taxes exigibles du fait de l'importation;
- b) par « wagons EUROP », les wagons soumis au régime de l'utilisation en commun conformément aux dispositions convenues à cet effet entre les administrations de chemins de fer intéressées;
- c) par « administration propriétaire », l'adminstration de chemins de fer à laquelle appartiennent les wagons en cause ou, s'il s'agit de wagons appartenant à la Société européenne pour le financement de matériel ferroviaire (EUROFIMA), à la disposition de laquelle les wagons ont été mis par voie de location-vente ou par voie similaire;
- d) par « administration utilisatrice », toute autre administration de chemins de fer participant à l'utilisation en commun des wagons EUROP et sur le réseau de laquelle se trouvent les wagons en cause.

**Article 2**

Une administration utilisatrice peut monter sur des wagons EUROP des pièces de rechange provenant de ses stocks, à condition —

(Übersetzung.)

**ZOLLABKOMMEN ÜBER DIE ZUR  
AUSBESSERUNG VON EUROP-WAGEN  
VERWENDETEN ERSATZTEILE**

**DIE VERTRAGSPARTEIEN**

IN DEM WUNSCHEN, die Verwendung von EUROP-Wagen im Verkehr zwischen den Eisenbahnverwaltungen zu erleichtern, die diese Wagen gemeinschaftlich benutzen,

SIND WIE FOLGT ÜBEREINGEKOMMEN:

**Kapitel I  
ALLGEMEINES**

**Artikel 1**

Im Sinne dieses Abkommens bedeutet der Begriff

- a) „Eingangsabgaben“ die Zölle sowie alle aus Anlaß der Einfuhr zu erhebenden Abgaben;
- b) „EUROP-Wagen“ diejenigen Wagen, die nach den zu diesem Zweck von den beteiligten Eisenbahnverwaltungen vereinbarten Bestimmungen gemeinschaftlich benutzt werden;
- c) „Eigentumsverwaltung“ diejenige Eisenbahnverwaltung, der die in Betracht kommenden Wagen gehören oder — soweit es sich um Wagen handelt, die der Europäischen Gesellschaft zur Finanzierung von Eisenbahnmaterial (EUROFIMA) gehören — der die Wagen auf Grund eines Mietkaufes oder auf ähnliche Weise zur Verfügung gestellt worden sind;
- d) „Benutzende Verwaltung“ jede andere an der gemeinschaftlichen Benutzung der EUROP-Wagen teilnehmende Eisenbahnverwaltung, auf deren Netz sich die betreffenden Wagen befinden.

**Artikel 2**

Eine benutzende Verwaltung darf Ersatzteile aus ihren Beständen in EUROP-Wagen einbauen unter der Bedingung, daß

2

- a) que ces pièces aient été soumises dans le pays de cette administration aux droits et taxes intérieurs et, le cas échéant, aux droits et taxes d'entrée;
- b) que le montage n'entraîne pas la restitution de droits ou taxes ou l'octroi de tout ou partie d'autres avantages éventuellement prévus en cas d'exportation.

### Article 3

La réparation de wagons EUROP par une administration utilisatrice, au moyen de pièces de rechange prises sur ses stocks, n'est pas de nature à faire soumettre ces wagons du fait de leur passage aux frontières à quelque formalité ou quelque taxation que ce soit, à condition que le coût des pièces de rechange et leurs frais de montage soient à la charge de ladite administration utilisatrice.

### Article 4

1. Si une administration utilisatrice emploie pour la réparation des wagons EUROP de pièces de rechange provenant des stocks des administrations propriétaires, ces pièces seront admises dans le pays de l'administration utilisatrice en franchise temporaire des droits et taxes d'entrée, sous réserve —

- a) que ces pièces aient été soumises dans le pays de l'administration propriétaire aux droits et taxes intérieurs et, le cas échéant, aux droits et taxes d'entrée;
- b) que l'envoi de ces pièces à l'administration utilisatrice n'ait pas entraîné la restitution de droits ou taxes ou l'octroi de tout ou partie d'autres avantages éventuellement prévus en cas d'exportation.

2. La procédure nécessaire à cet effet sera arrêtée par les autorités douanières du pays de l'administration utilisatrice en consultation avec cette administration.

## Chapitre II DISPOSITIONS FINALES

### Article 5

1. Les pays membres de la Commission économique pour l'Europe et les pays admis à la Commission à titre consultatif conformément au paragraphe 8 du mandat de cette Commission peuvent devenir Parties contractantes à la présente Convention —

- a) en la signant;
- b) en la ratifiant après l'avoir signée sous réserve de ratification;
- c) en y adhérant.

- a) für diese Ersatzteile im Lande dieser Verwaltung die inneren Abgaben und gegebenenfalls die Eingangsabgaben entrichtet worden sind;
- b) der Einbau weder die Rückerstattung von Abgaben noch die volle oder teilweise Gewährung sonstiger für die Ausfuhr etwa vorgesehener Begünstigungen zur Folge hat.

### Artikel 3

EUROP-Wagen, die von einer benutzenden Verwaltung unter Verwendung von Ersatzteilen aus ihren Beständen ausgebessert worden sind, unterliegen beim Grenzübergang weder irgendwelchen Formalitäten noch irgendwelchen Abgaben, sofern die Kosten der Ersatzteile und ihres Einbaues von der genannten benutzenden Verwaltung getragen werden.

### Artikel 4

(1) Verwendet eine benutzende Verwaltung zur Ausbesserung von EUROP-Wagen Ersatzteile aus den Beständen der Eigentumsverwaltungen, so werden diese Ersatzteile zur vorübergehenden Einfuhr in das Land der benutzenden Verwaltung ohne Erhebung von Eingangsabgaben zugelassen unter der Voraussetzung, daß

- a) für diese Ersatzteile die inneren Abgaben und gegebenenfalls die Eingangsabgaben im Lande der Eigentumsverwaltung entrichtet worden sind;
- b) die Versendung dieser Ersatzteile an die benutzende Verwaltung weder die Rückerstattung von Abgaben noch die volle oder teilweise Gewährung sonstiger für die Ausfuhr etwa vorgesehener Begünstigungen zur Folge gehabt hat.

(2) Das dabei anzuwendende Verfahren wird durch die Zollbehörden des Landes der benutzenden Verwaltung nach Fühlungnahme mit dieser Verwaltung geregelt.

## Kapitel II SCHLUSSBESTIMMUNGEN

### Artikel 5

(1) Die Mitgliedsländer der Wirtschaftskommission für Europa sowie die nach Absatz 8 des der Kommission erteilten Auftrages in beratender Eigenschaft zu der Kommission zugelassenen Länder können Vertragsparteien dieses Abkommens werden

- a) durch Unterzeichnung;
- b) durch Ratifikation, nachdem sie das Abkommen unter Vorbehalt der Ratifikation unterzeichnet haben;
- c) durch Beitritt.

2. La Convention sera ouverte à la signature jusqu'au 20 février 1958 inclus. Après cette date, elle sera ouverte à l'adhésion.

3. La ratification ou l'adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

#### Article 6

1. La présente Convention entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier de l'année suivant celle où tous les pays mentionnés au paragraphe 1 de l'article 5, dont les administrations de chemins de fer utilisent en commun des wagons EUROP depuis une date antérieure à l'ouverture de la présente Convention à la signature, l'auront signée sans réserve de ratification ou auront déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion.

2. Pour chaque pays qui y adhérerait après la date prévue au paragraphe 1 du présent article, la présente Convention entrera en vigueur le trentième jour qui suivra le dépôt de l'instrument d'adhésion dudit pays.

#### Article 7

1. Chaque Partie contractante pourra dénoncer la présente Convention par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

2. La dénonciation prendra effet six mois après la date à laquelle le Secrétaire général en aura reçu notification.

#### Article 8

La présente Convention cessera de produire ses effets si, après son entrée en vigueur, le nombre des Parties contractantes est inférieur à trois pendant une période quelconque de douze mois consécutifs.

#### Article 9

1. Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application de la présente Convention sera, autant que possible, réglé par voie de négociation entre les Parties en litige.

2. Tout différend qui n'aura pas été réglé par voie de négociation sera soumis à l'arbitrage si l'une quelconque des Parties contractantes en litige le demande et sera, en conséquence, renvoyé à un ou plusieurs arbitres choisis d'un commun accord par les Parties en litige. Si, dans les trois mois à dater de la demande d'arbitrage, les Parties en litige n'arrivent pas à s'entendre sur le choix d'un arbitre ou des arbitres, l'une quelconque de ces Parties pourra demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations

(2) Das Abkommen liegt bis einschließlich 20. Februar 1958 zur Unterzeichnung auf. Nach diesem Tage steht es zum Beitritt offen.

(3) Die Ratifikation oder der Beitritt erfolgt durch Hinterlegung einer Urkunde beim Generalsekretär der Vereinten Nationen.

#### Artikel 6

(1) Dieses Abkommen tritt am 1. Jänner des Jahres in Kraft, das auf das Jahr folgt, in dem alle in Artikel 5 Abs. 1 bezeichneten Länder, deren Eisenbahnverwaltungen gemeinschaftlich EUROP-Wagen vor dem Zeitpunkt benutzen, von dem ab dieses Abkommen zur Unterzeichnung aufliegt, es ohne Vorbbehalt der Ratifikation unterzeichnet oder ihre Ratifikations- oder Beitrittsurkunde hinterlegt haben.

(2) Für jedes Land, das dem Abkommen nach dem in Absatz 1 vorgesehenen Zeitpunkt beitritt, tritt es mit dem dreißigsten Tage nach der Hinterlegung seiner Beitrittsurkunde in Kraft.

#### Artikel 7

(1) Jede Vertragspartei kann dieses Abkommen durch Notifizierung an den Generalsekretär der Vereinten Nationen kündigen.

(2) Die Kündigung wird sechs Monate nach dem Eingang der Notifizierung beim Generalsekretär wirksam.

#### Artikel 8

Dieses Abkommen tritt außer Kraft, wenn zu irgendeinem Zeitpunkt nach seinem Inkrafttreten die Zahl der Vertragsparteien während zwölf aufeinanderfolgender Monate weniger als drei beträgt.

#### Artikel 9

(1) Jede Meinungsverschiedenheit zwischen zwei oder mehreren Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens wird, soweit möglich, durch Verhandlungen zwischen den beteiligten Parteien beigelegt.

(2) Jede Meinungsverschiedenheit, die nicht durch Verhandlungen beigelegt werden kann, wird einem Schiedsspruch unterworfen, wenn eine der am Streitfall beteiligten Vertragsparteien es verlangt; sie wird deshalb einem Schiedsrichter oder mehreren Schiedsrichtern, die durch Übereinkommen zwischen den am Streitfall beteiligten Parteien zu wählen sind, zur Entscheidung übertragen. Können sich die am Streitfall beteiligten Parteien binnen drei Monaten nach dem Antrag auf schiedsgerichtliche Entscheidung über die

4

Unies de désigner un arbitre unique devant lequel le différend sera renvoyé pour décision.

3. La sentence de l'arbitre ou des arbitres désignés conformément au paragraphe 2 du présent article sera obligatoire pour les Parties contractantes en litige.

#### Article 10

Aucune réserve à la présente Convention ne sera admise.

#### Article 11

1. Toute Partie contractante pourra proposer un ou plusieurs amendements à la présente Convention. Le texte de tout projet d'amendement sera communiqué au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui le communiquera à toutes les Parties contractantes et le portera à la connaissance des autres pays visés au paragraphe 1 de l'article 5.

2. Tout projet d'amendement qui aura été transmis conformément au paragraphe précédent sera réputé accepté si aucune Partie contractante ne formule d'objections dans un délai de six mois à compter de la date à laquelle le Secrétaire général aura transmis le projet d'amendement.

3. Le Secrétaire général adressera le plus tôt possible à toutes les Parties contractantes une notification pour leur faire savoir si une objection a été formulée contre le projet d'amendement. Si une objection a été formulée contre le projet d'amendement, l'amendement sera considéré comme n'ayant pas été accepté et sera sans aucun effet. En l'absence d'objection, l'amendement entrera en vigueur pour toutes les Parties contractantes trois mois après l'expiration du délai de six mois visé au paragraphe 2 du présent article.

#### Article 12

Outre les notifications prévues à l'article 11, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies notifiera aux pays visés au paragraphe 1 de l'article 5 —

- a) les signatures, ratifications et adhésions en vertu de l'article 5;
- b) les dates auxquelles la présente Convention entrera en vigueur conformément à l'article 6;
- c) les dénonciations en vertu de l'article 7;
- d) l'abrogation de la présente Convention conformément à l'article 8;
- e) l'entrée en vigueur de tout amendement conformément à l'article 11.

Wahl eines Schiedsrichters oder der Schiedsrichter nicht einigen, so kann jede dieser Parteien den Generalsekretär der Vereinten Nationen ersuchen, einen einzigen Schiedsrichter zu ernennen, dem der Streitfall zur Entscheidung übertragen wird.

(3) Die Entscheidung des oder der nach Absatz 2 ernannten Schiedsrichter(s) ist für die beteiligten Vertragsparteien bindend.

#### Artikel 10

Vorbehalte zu diesem Abkommen sind nicht zulässig.

#### Artikel 11

(1) Jede Vertragspartei kann Änderungen dieses Abkommens vorschlagen. Der Wortlaut jedes Änderungsvorschlags wird dem Generalsekretär der Vereinten Nationen übermittelt, der ihn an alle Vertragsparteien weiterleitet und die anderen in Artikel 5 Absatz 1 bezeichneten Länder unterrichtet.

(2) Jeder nach Absatz 1 übermittelte Änderungsvorschlag gilt als angenommen, wenn keine Vertragspartei binnen sechs Monaten nach Übermittlung des Änderungsvorschlags durch den Generalsekretär Einwendungen erhebt.

(3) Der Generalsekretär notifiziert so bald wie möglich allen Vertragsparteien, ob gegen den Änderungsvorschlag eine Einwendung erhoben worden ist. Ist gegen den Änderungsvorschlag eine Einwendung erhoben worden, so gilt die Änderung als nicht angenommen und bleibt ohne jede Wirkung. Wird keine Einwendung erhoben, so tritt die Änderung drei Monate nach Ablauf der in Absatz 2 festgelegten Frist von sechs Monaten für alle Vertragsparteien in Kraft.

#### Artikel 12

Außer den in Artikel 11 vorgesehenen Mitteilungen notifiziert der Generalsekretär der Vereinten Nationen den in Artikel 5 Absatz 1 bezeichneten Ländern

- a) die Unterzeichnungen, Ratifikationen und Beitritte nach Artikel 5;
- b) die Zeitpunkte, zu denen dieses Abkommen nach Artikel 6 in Kraft tritt;
- c) die Kündigungen nach Artikel 7;
- d) das Außerkrafttreten dieses Abkommens nach Artikel 8;
- e) das Inkrafttreten jeder Änderung nach Artikel 11.

**Article 13**

Après le 20 février 1958, l'original de la présente Convention sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en transmettra des copies certifiées conformes à chacun des pays visés au paragraphe 1 de l'article 5.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

FAIT à Genève, le quinze janvier mil neuf cent cinquante-huit, en un seul exemplaire en langue française.

Pour l'Autriche  
Für Österreich

Sous réserve de ratification  
Unter dem Vorbehalt der Ratifikation  
Dr. Josef Stangelberger  
20. Februar 1958

Pour la Belgique  
Für Belgien

Sous réserve de ratification  
Unter dem Vorbehalt der Ratifikation  
J. Etienne  
5. Februar 1958

Pour le Danemark  
Für Dänemark

Sous réserve de ratification \*)  
Unter dem Vorbehalt der Ratifikation  
Finn Olav Gundelach  
5. Februar 1958

Pour la France  
Für Frankreich

Sous réserve de ratification  
Unter dem Vorbehalt der Ratifikation  
de Curton  
7. Februar 1958

\*) In einer am 16. Mai 1958 erhaltenen Mitteilung hat die Regierung von Dänemark den Generalsekretär informiert, daß sie den Ratifikationsvorbehalt zurückzieht.

**Artikel 13**

Nach dem 20. Februar 1958 wird die Urkunft dieses Abkommens beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt, der allen in Artikel 5 Absatz 1 bezeichneten Ländern beauftragte Abschriften übersendet.

ZU URKUND DESSEN haben die dazu gehörig Bevollmächtigten dieses Abkommen unterzeichnet.

GESCHEHEN zu Genf, am fünfzehnten Jänner 1958, in einer einzigen Ausfertigung in französischer Sprache.

Pour l'Italie  
Für Italien

Sous réserve de ratification  
Unter dem Vorbehalt der Ratifikation  
Marcello del Drago  
5. Februar 1958

Pour le Luxembourg  
Für Luxemburg

Sous réserve de ratification  
Unter dem Vorbehalt der Ratifikation  
J. Sturm  
12. Februar 1958

Pour les Pays-Bas  
Für die Niederlande

Pour le Royaume en Europe  
Für das Königreich in Europa  
Sous réserve de ratification  
Unter dem Vorbehalt der Ratifikation  
W. H. J. van Asch van Wijck  
7. Februar 1958

Pour la République Fédérale d'Allemagne  
Für die Bundesrepublik Deutschland

Sous réserve de ratification  
Unter dem Vorbehalt der Ratifikation  
R. Thierfelder  
10. Februar 1958

Pour la Suisse  
Für die Schweiz

Sous réserve de ratification  
Unter dem Vorbehalt der Ratifikation  
C. Lenz  
20. Februar 1958



## Erläuternde Bemerkungen.

Das Inlandtransportkomitee der Wirtschaftskommission für Europa (ECE) hat bei seiner 17. Tagung im Dezember 1957 das vorliegende Zollabkommen über die zur Ausbesserung von EUROP-Wagen verwendeten Ersatzteile verabschiedet und zur Unterschrift vom 15. Jänner bis 20. Februar d. J. aufgelegt.

Auf Grund der vom Herrn Bundespräsidenten über Antrag der Bundesregierung ausgestellten Unterzeichnungsvollmacht hat Dr. Josef Stangler, Sektionschef im Bundesministerium für Finanzen, das vorliegende Abkommen im Namen der Republik Österreich unter dem Vorbehalt der Ratifikation am 20. Februar 1958 in Genf unterzeichnet. Neben Österreich wurde dieses Abkommen auch von den anderen dem EUROP-Wagen-Pool angehörigen europäischen Staaten unterzeichnet, und zwar von Belgien, der Bundesrepublik Deutschland, Dänemark, Frankreich, Italien, Luxemburg, den Niederlanden und der Schweiz. Österreich ist daher neben diesen Ländern Signatarstaat des Abkommens.

Das Abkommen ist mangels Hinterlegung der für sein völkerrechtliches Wirksamwerden erforderlichen neun Annahmeurkunden noch nicht in Kraft getreten.

Der Zweck des vorliegenden Abkommens besteht darin, für jene Ersatzteile bestimmte Zollbegünstigungen und Zollverfahrensleichterungen zu gewähren, die zur Ausbesserung von Eisenbahnwagen verwendet werden, die in den Gebieten der am EUROP-Wagen-Pool teilnehmenden Staaten schadhaft geworden sind. Der EUROP-Wagen-Pool gründet sich auf das als Verwaltungsbereinkommen zwischen den Eisenbahnverwaltungen der vorerwähnten Länder mit Wirksamkeit vom 1. Oktober 1955 abgeschlossene „Übereinkommen über die gemeinschaftliche Benutzung von Güterwagen (EUROP-Übereinkommen)“. Dieser Zusammenschluß verfolgt unter anderem das Ziel, im Laufe der Jahre die im Pool zusammengefaßten Eisenbahnwagen (derzeit ungefähr 180.000) je nach ihren Typen zu standardisieren. Die Eisenbahnverwaltungen übernahmen ferner die gegenseitige Verpflichtung, die zur Instandsetzung der während der

Fahrt schadhaft gewordenen Wagen erforderlichen Ersatzteile kostenlos zur Verfügung zu stellen und auch die notwendigen Arbeiten unentgeltlich durchzuführen. Dies bedeutet, daß die benutzende Verwaltung jeden eintretenden ausländischen Eisenbahnwagen im einsatzfähigen Zustand zu erhalten und ihn in diesem Zustand wieder über die Grenze zu stellen hat.

Durch das vorliegende Abkommen soll das vorerwähnte EUROP-Übereinkommen in zollrechtlicher Hinsicht ergänzt werden. Es befaßt sich daher mit der Zollbehandlung jener Ersatzteile, die zur Ausbesserung der während des Aufenthaltes auf einem ausländischen Eisenbahnnetz schadhaft gewordenen Eisenbahnwagen verwendet worden sind. Bisher mußten die Eisenbahnverwaltungen zur Ausbesserung ihres technisch unterschiedlichen rollenden Materials wechselseitig Ersatzteillager im Vormerkverkehr in den verschiedenen Ländern anlegen. Durch das Fortschreiten der Standardisierung der Eisenbahnwagen wird eine derartige Übersendung von Ersatzteilen allmählich überflüssig, da jede Eisenbahnverwaltung in der Lage sein wird, mit ihren eigenen, nach den internationalen Richtlinien genormten Ersatzteilen auch die ausländischen Eisenbahnwagen instand zu setzen. In dem Zeitpunkt, in dem der gesamte Wagenpark des Pools aus standardisierten Wagen besteht, kommt eine solche Übersendung von Ersatzteilen gänzlich zum Wegfall.

Die zur Ausbesserung verwendeten genormten Ersatzteile müßten jedoch auf Grund der gegenwärtig geltenden Zollvorschriften der am Pool teilnehmenden Staaten bei Rückbringung der ausgebesserten Wagen in das Gebiet der Eigentumsverwaltung verzollt werden. Zur Vermeidung einer doppelten Besteuerung (Entrichtung der Abgaben im Ausgangsland und im Einfuhrland) und zur Arbeitsvereinfachung der Zollämter und der Eisenbahndienststellen wurde daher vom Internationalen Eisenbahnverband (UIC) angestrebt, die Zollverwaltungen der teilnehmenden Staaten sollen auf die Verzollung dieser Ersatzteile verzichten. Die UIC hat aus diesem Grunde die Wirtschaftskommission für Europa ersucht, die in der Zollexpertengruppe

des ECE-Inlandtransportkomitees vertretenen Zollverwaltungen mit dieser Frage zu befassen. Nach eingehenden Beratungen dieses Antrages hat die Zollexpertengruppe bei ihrer im November 1957 stattgefundenen 11. Tagung den Entwurf des vorliegenden Abkommens fertiggestellt und dem ECE-Inlandtransportkomitee zur Verabschiedung vorgelegt. Dieses hat — wie eingangs erwähnt — bei seiner 17. Tagung im Dezember 1957 den Abkommensentwurf genehmigend verabschiedet und zur Unterzeichnung aufgelegt.

Die österreichische Zollverwaltung hat an den zum Abschluß dieses Abkommens führenden Arbeiten laufend mitgewirkt. Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft wurde mit diesen Arbeiten ebenfalls laufend befaßt und hat die Ausarbeitung desselben stets unterstützt.

Das vorliegende Abkommen sieht für die Übergangsperiode in Artikel 4 die vorübergehende zollfreie Anlegung von Ersatzteillagern auf dem Gebiet der am Pool teilnehmenden Staaten zur Ausbesserung von nicht standardisierten Eisenbahnwagen vor. Diese Möglichkeit gestatten bereits die einschlägigen Bestimmungen (insbesondere § 96) des österreichischen Zollgesetzes 1955 (BGBL. Nr. 129). Davon wurde bisher auch Gebrauch gemacht. Da nach Absatz 2 dieses Artikels hiebei das innerstaatliche Verfahren Anwendung findet, bleiben die Bestimmungen des österreichischen Zollgesetzes in dieser Hinsicht unberührt. Um der Entwicklung im Eisenbahnverkehr jedoch Rechnung zu tragen, enthält Artikel 3 des Abkommens darüber hinaus für die Übergangsperiode und für die Endphase die vertragliche Verpflichtung, für die zur Ausbesserung von standardisierten Wagen im Ausland verwendeten Ersatzteile bei Rückkehr des Wagens in das Gebiet der Eigentumsverwaltung die Eingangsabgabenfreiheit und Einfuhrbewilligungsfreiheit zu gewähren. Als Voraussetzung für die Gewährung dieser Begünstigung müssen nach Artikel 2 die betreffenden auf den Ersatzteilen lastenden Abgaben im Lande der benutzenden Verwaltung einmal und endgültig entrichtet worden sein. Damit wird der Grundsatz der einmaligen Besteuerung aufrechterhalten. Die Inanspruchnahme einer Rückvergütung dieser Abgaben anlässlich der Ausfuhr der ausgebesserten Wagen in Form einer Aus-

fuhrvergütung ist daher nicht möglich. Die Begünstigungen des Abkommens gelten nach Artikel 3 ferner nur dann, wenn die Kosten der Ersatzteile und ihres Einbaues von der benutzenden Verwaltung getragen werden. Hinsichtlich der Bestimmungen der Artikel 2 und 3 und des in Artikel 9 vorgesehenen zwingenden Schiedsgerichtsverfahrens hat das vorliegende Abkommen gesetzesändernden Charakter und bedarf daher zur Erlangung der innerstaatlichen Rechtswirksamkeit gemäß Artikel 50 B.-VG. in der Fassung von 1929 der Genehmigung des Nationalrates.

Auf Grund der bisher von der UIC gewonnenen Erfahrungen wird erwartet, daß sich die Anzahl und die Werte der vorgenommenen Reparaturen zwischen den einzelnen Staaten auch in der Endphase das Gleichgewicht halten werden. Daraus folgt, daß jedes teilnehmende Land ungefähr auf den gleichen Betrag an Eingangsabgaben verzichtet.

Da Österreich als Mitglied des EUROP-Wagen-Pools sowohl Interesse an einem raschen Wagenumlauf und an der guten kommerziellen Ausnutzung dieser Wagen hat als auch die Begünstigungen des Abkommens auf dem Gebiet der anderen teilnehmenden Staaten in Anspruch zu nehmen wünscht, ergibt sich die Notwendigkeit, das gegenständliche Abkommen anzunehmen. Der rasche Wagenumlauf und die gute kommerzielle Nutzung können nur dann erzielt werden, wenn sich die Wagen in gutem, betriebsfähigem Zustand befinden und dieser Zustand erhalten wird. Hierzu ist es erforderlich, auftretende Schäden an den Wagen in kürzester Zeit beheben zu können. Diesem Ziel trägt das gegenständliche Zollabkommen durch Gewährung der vorgesehenen Zollbegünstigungen und durch weitestmögliche Vereinfachung des Zollverfahrens sowohl für die Ausbesserung von standardisierten als auch von nicht standardisierten Wagen voll Rechnung. Eine Schädigung wirtschaftlicher Interessen Österreichs ist nicht zu befürchten.

Um die Auslegung und die praktische Handhabung des vorliegenden Abkommens zu erleichtern, wurde die deutschsprachige Übersetzung durch Vertreter der Zollverwaltungen Österreichs, der Schweiz und der Bundesrepublik Deutschland gemeinsam ausgearbeitet.