

1650 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XVIII. GP

Nachdruck vom 17. 6. 1994

Regierungsvorlage

Wirtschaftskommission für Europa; Transeuropäische Eisenbahn (TER); Kooperationsübereinkommen über den Treuhandfonds samt Anlage und Anhängen

**ECONOMIC COMMISSION FOR
EUROPE
TRANS-EUROPEAN RAILWAY (TER)
COOPERATION TRUST FUND AGREEMENT**

Agreement between the United Nations Economic Commission for Europe (ECE), on the one hand, and the TER participating Governments on the other, which hereby agree as follows:

ARTICLE I

Scope of the Agreement

The United Nations Economic Commission for Europe and the TER Governments hereinafter referred to as the participating Governments, have agreed to cooperate in the implementation of a project entitled "Trans-European Railway (TER)", hereinafter referred to as "the project", a description of which is summarized in the attachment. The United Nations Economic Commission for Europe and the participating Governments have further agreed that the United Nations Economic Commission for Europe is to be the Executing Agency for the said project.

ARTICLE II

The participating Governments will contribute funds to meet the costs of the project, as described below.

ARTICLE III

The Executing Agency shall be responsible under the terms of this Agreement and on the basis of the TER Steering Committee's decisions relating to the work programme and budget for the management of the funds contributed by the participating Governments to meet the costs of the project:

The Executive Secretary of the United Nations Economic Commission for Europe will furthermore discharge such secretariat functions as are assigned to him under this Agreement and as may be determined by the parties.

ARTICLE IV

1. Every participating Government shall, in the manner referred to in paragraph 2 below, place at the disposal of the United Nations the sum of \$ 10,000 **per annum**, supplemented as the case may be by additional contributions from any other source and the United Nations Economic Commission for Europe shall use such funds to meet the costs of the project as shown in the attachment.

2. Every participating Government shall deposit the aforesaid funds, in convertible currencies of unrestricted use, to an account designated by the United Nations Economic Commission for Europe at the Swiss Bank Corporation, Case postale 2770, CH 1211 Geneva 2, no later than January of each year.

3. The United Nations Economic Commission for Europe shall establish a trust fund under the Financial Regulations and Rules of the United Nations for the receipt and administration of the aforesaid funds.

4. The trust fund and the activities financed therefrom shall be administered by the United Nations Economic Commission for Europe in accordance with the applicable United Nations regulations, rules and directives. Accordingly, personnel shall be engaged and administered; equipment, supplies and services purchased; and contracts entered into in accordance with the provisions of such regulations, rules and directives.

5. All financial accounts and statements shall be expressed in United States dollars.

ARTICLE V

1. The trust fund shall be charged with expenditures incurred by the United Nations Economic Commission for Europe in the performance of project activities under this Agreement.

2. The trust fund will also be charged with thirteen (13) percent of all expenditures from the trust fund, which percentage shall be a charge for programme support services provided by the United Nations Economic Commission for Europe in the implementation of the project financed under the trust fund.

3. The trust fund will also be charged with an amount equivalent to one (1) percent of the remuneration or net salary of persons engaged by the executing agency, and whose engagement is financed by the trust fund, to provide a reserve for coverage of any claim for service-incurred death, injury or illness, under the applicable United Nations regulations and rules or contracts, which reserve cannot be refunded to the participating Governments.

ARTICLE VI

1. The United Nations Economic Commission for Europe shall commence and continue to conduct operations under this Agreement on the receipt of contributions.

2. The United Nations Economic Commission for Europe will not make any commitments above the amounts specified for expenditure in the project.

3. If unforeseen expenditures arise, or if the amount of the annual contribution determined in Article IV paragraph 1 above, prove to be insufficient to meet the cost of the project, the United Nations Economic Commission for Europe will submit a supplementary budget to the participating Governments showing the further financing that will be necessary. If no such further financing is available, the assistance provided to the project under this Agreement may be reduced or, if necessary, terminated by the United Nations Economic Commission for Europe. In no event will the United Nations Economic Commission for Europe assume any liability in excess of the funds provided in the trust fund.

ARTICLE VII

Ownership of equipment, supplies and other property financed from this trust fund shall vest in the United Nations. On the termination or expiration of this Agreement, the matter of

ownership shall be a subject for consultations between the participating Governments and the executing agency.

ARTICLE VIII

Evaluation of the project activities financed from this trust fund, shall be undertaken jointly by the United Nations Economic Commission for Europe and the participating Governments periodically as appropriate.

ARTICLE IX

This trust fund shall be subject exclusively to the internal and external auditing procedures laid down in the Financial Regulations, Rules and directives of the United Nations.

ARTICLE X

The United Nations Economic Commission for Europe shall provide the participating Governments with the following statements and reports prepared in accordance with the United Nations accounting and reporting procedures:

- (a) An annual financial statement showing income, expenditures, assets and liabilities as of 31 December each year with respect to the funds provided by the donor Government;
- (b) A final report and final financial statement within six months after the date of expiration or termination of this Agreement.

ARTICLE XI

The United Nations Economic Commission for Europe shall in consultations with the TER Steering Committee notify the participating Governments when, in its opinion, the purposes for which the trust fund was established have been realized. The date of such notification shall be deemed to be the date of expiration of this Agreement, subject to the continuance in force of article XIV for the purposes there stated.

ARTICLE XII

Any member State of the United Nations Economic Commission for Europe as well as States having consultative status with the Commission and regional economic integration organizations constituted by sovereign States members of the United Nations Economic Commission for Europe which have competence in matters covered by the present agreement which desire(s) to participate in the project and consequently in this Agreement, shall so notify the Executive Secretary of the United Nations Economic Commission for Europe. The latter shall transmit a copy of this notification to the participating Governments.

If no objection is received by the Executive Secretary within ninety days of his communication to the parties thereto concerning the intended participation, the State, or the organization concerned will become a Contracting Party to the Agreement, subject to the execution of its obligations, *inter alia*, under article I. The Executive Secretary will inform the Parties accordingly.

ARTICLE XIII

This Agreement may be terminated by either the United Nations Economic Commission for Europe or the participating Governments on 30 days' written notice to the other party, subject to the continuance in force of article X for the purposes there stated.

ARTICLE XIV

On termination or expiration of this Agreement under article XI or XIII, the funds will continue to be held by the United Nations Economic Commission for Europe until all expenditures incurred by the United Nations Economic Commission for Europe have been satisfied from such funds. Thereafter, any surplus remaining in the trust fund shall be disposed of as indicated by the participating Governments.

ARTICLE XV

This Agreement shall be open for signature by all TER states. It shall enter into force upon signature by the United Nations Economic Commission for Europe and by the following TER participating Governments:

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed the present Agreement in the English language in two copies at Geneva.

Attachment

TRANS-EUROPEAN RAILWAY COOPERATION AGREEMENT (TER) FOR 1992-1996

The Governments of . . . ,

HAVING REGARD to the Trans-European North-South Railway (TER) Project Document,

BEARING IN MIND existing bilateral and multilateral agreements in the fields of rail and combined transport, particularly the European Agreement on Main International Railway Lines (AGC) and the European Agreement on Important International Combined Transport Lines and related Installations (AGTC) elaborated within the framework of the United Nations Economic Commission for Europe,

DESIROUS to facilitate and develop international rail and combined transport among and through their countries as well as between them and other European countries;

WISHING to improve the quality and efficiency of transport operations,

AWARE of the new east-west orientation of transport demand which is likely to be derived from the profound changes occurred in Central and Eastern European countries,

RECALLING the Declaration of the Pan-European Transport Conference, Prague, 29—31 October 1991,

TAKING INTO ACCOUNT the Resolution of the Baltic Sea Conference of Ministers of Transport, Szczecin, 17—18 March 1992,

AGREE to cooperate in the endeavour to implement, within the framework of the AGC and AGTC Agreement, of the Trans-European Railway (TER) Project, according to the following provisions.

I. The TER Project

The TER Project consists of a series of objectives and actions to achieve them, which are established with the aim to improve the quality and efficiency of international rail and combined transport, passengers and freight, on the main international lines of the following countries:

While these lines are not the whole railway network of the above countries, but a small selected number of them, they constitute nevertheless a continuous railway network, designated hereafter as the TER network.

The TER network includes, not only the north-south corridor, but also east-west lines which have been added to take into account new developments and integration processes in the region.

The TER Project relates to the TER network only. It considers also the related combined transport installations and equipment in the above countries.

II. Objectives

The general objective of the TER Project is to develop a coherent efficient rail and combined transport system among Central and Eastern European countries and between those countries and other European countries.

By providing efficient competitive services, the TER system must become attractive to customers, both passengers and freight, and be able to absorb an important part of the international transport market within, from and to Central and Eastern

Europe, thus alleviating congestion and reducing environmental and safety problems on major international roads of those countries.

More specific objectives are:

A. Infrastructure development

With the exception of some short sections, the physical plant of the TER network is already in place. However, the infrastructure standards are far below those indicated in the AGC and AGTC Agreements.

The objective in this field is therefore mainly to upgrade existing infrastructure up to the level determined in those agreements. As regards related combined transport installations, the objective is to upgrade what exists, to develop new ones and to provide all of them with the appropriate equipment.

B. Modernization of transport equipment

Transport equipment (rolling stock, motive power, signalling and telecommunications equipment, etc.) is in many cases not apt to today's performances. The objective is therefore to progressively replace it by new equipment according to a plan which should indicate priorities. Particular attention should be paid to the necessary harmonization—at least at the level of compatibility—of the equipment adopted by the different countries.

C. Adaptation of organization to market oriented management

Railways have not any more the dominant position they had in the past. In market economies, road transport has succeeded in providing better door-to-door services and just-in-time deliveries, required by customers today, and its share of the transport market became much more important than the one of rail transport. In Central and Eastern European countries, as a consequence of a fundamentally different approach, railways were able to keep for decades the strongest position with regard to other modes. However, recent developments in those countries and the adoption of market principles in economies will lead to a strong and fast development of road transport. Already, as a consequence of both this development and the recession which has followed the initiation of a transition period, rail traffic has sharply decreased. If this situation goes on, governments might face soon very serious problems.

The final objective is therefore to provide railway companies with a modern, efficient market oriented organization and management, which are able to ensure a smooth transition to a new equilibrium of modes in the transport sector in Central and Eastern European countries. In particular, increased attention should be paid to

international combined transport. Advantages of road in terminal transport should be combined with environmental and safety advantages of rail on the main transport in order to provide efficient international combined transport services. The rail part of the service still has to be efficient and of the appropriate quality. Border crossing procedures will have to be simplified. Railway companies will have to adopt a commercial orientation. In order to achieve this objective, management will have to be trained accordingly.

III. Immediate action

1. Starting from the present state of the TER network, elaboration of a short term emergency programme to stop present drastic traffic decrease. This programme should identify railway axes to be upgraded, main infrastructure bottlenecks (those which should be most urgently removed) and missing links particularly in the east-west direction, most urgent needs for equipment (e.g. combined transport wagons and equipment, etc.) and most urgent organizational measures to be taken. These should include development of combined transport, facilitation of border crossings and commercial training. Assessment of the investment required, establishing priorities, also needs to be made.

2. Inventory of existing pre-feasibility and feasibility studies, and elaboration of new ones for major and most urgent infrastructure works, including traffic forecasts and cost-benefit analysis.

3. Elaboration of a development programme including short, medium and long term measures.

IV. Regular activities

1. Infrastructure development

- Establishment and updating of the TER network, including east-west connections.
- Identification of major bottlenecks and missing links as well as the related infrastructural works to be undertaken, including at border points. Establishment of priorities.
- Elaboration of pre-feasibility and feasibility studies based on common economic criteria.
- Schedule for planning, design and construction.
- Financing.

2. Development of combined transport

- Collection of data on traffic flows, all modes. Identification of major international road transport flows through, from and to the TER network.
- Studies on the establishment of alternative combined transport solutions on, from and to the TER network.

- Identification of obstacles to the development of international combined transport, including deficiencies in transfer terminals, special wagons, containers and swap bodies, etc.
- Proposals for eliminating those obstacles.
- Prioritization of proposals on a cost/benefit analysis basis.
- Financing.
- Consideration of possibilities for development of combined transport of dangerous goods.

3. Training

Seminars and workshops on marketing oriented management and other commercial issues, use of computers in railways, CAD systems, etc.

4. Improvement of railways efficiency

- Identification of major obstacles (other than infrastructural) to rail transport efficiency at the TER level, including obsolescence or incompatibility of rolling stock, motive power and signalling and telecommunications equipment, delays in border crossing, inadequacy of international rail transport regulations, etc.
- Proposals for the elimination of those obstacles.
- Prioritization on a cost/benefit analysis basis.
- Financing.

5. Establishment of an multimodal data base

- Data on traffic flows and forecasts (inter-modal approach).
- Technical and operational parameters for itineraries and stations rolling stock, etc.
- Data on border stations.
- Data on train-ferry connections.

V. TER Budget

To cover expenditures required for the execution of the activities presented in the programmes of work, annual budgets shall be established by the Steering Committee on the basis of:

1. Resources

- (a) Contributions in-kind and in-cash from member countries;
- (b) Contributions in-cash and/or in-kind from other international organizations, national and/or private bodies and non-member countries.

The participating countries will provide as an in-kind contribution to cover all costs for and carrying out all tasks, emerging from the Work Plan as a part of the Project's national activities (e.g. data supplying, analyzing, providing studies, experts).

2. Expenditures

The main lines of expenditures for project coordination are listed on the budget page.

The participating countries will continue to pay local salaries, social security contributions and other emoluments of national staff, both working within each country for the Project and when such staff is delegated to participate in meetings, courses, etc. Special study items included in the programme of work and allocated to certain countries will be financed through the project budget.

VI. Location of Project Central Office

The TER Project Central Office is located in (Budapest).

VII. Executing Agency

The UN/ECE shall be invited to continue as the Executing Agency of the Project.

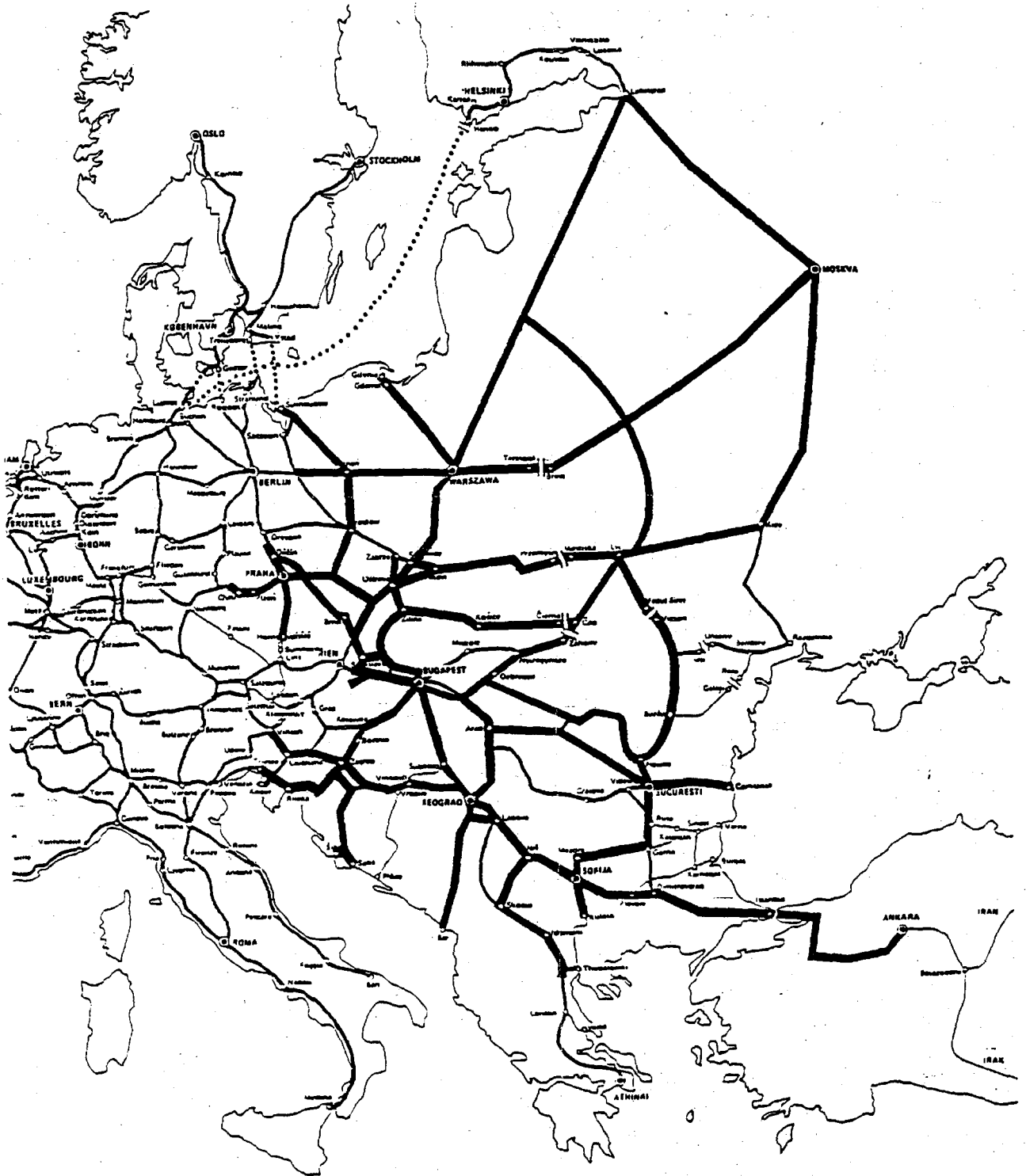
ANNEXES

- Annex I** — Network (map)
- Steering Committee (SC)
 - Group of National Coordinators (TERNC)
 - National Coordination (NC)
 - Project Central Office (PCO)

- Annex II** — Budget

1650 der Beilagen

ANNEX I
NETWORK



STEERING COMMITTEE (SC)

1. The Steering Committee (SC) shall be the highest decision-making body of the TER. It shall consist of representatives nominated by the Governments of the TER states, preferably at ministerial and/or directorial levels. It shall determine the policy of the Project and the general measures to be undertaken concerning TER activities, and take decisions for common action.

2. The functions of the SC shall include:

- (a) Establishing any subsidiary bodies it deems necessary;
- (b) Issuing instructions to the Project Manager or any subsidiary bodies it might decide to establish;
- (c) Approving the programme of work;
- (d) Adopting the reports of the Group of TER National Coordinators (TERNC);
- (e) Adopting the operating budgets and the financial reports on their execution;
- (f) Examining any other matters concerning the activities of the TER;
- (g) Approving the TER network.

3. The Rules of Procedure of the SC are the following:

I. SESSION**Rule 1**

The Steering Committee shall hold one regular session a year, the date and location to be decided by the Committee.

Rule 2

Special sessions shall be held by decision of the Committee while in session, or at the request of:

- (a) any member with the support of three other members, or
- (b) the Project Manager with the support of three members.

Rule 3

All meetings of the Committee shall be closed, unless the Committee decides otherwise.

II. AGENDA**Rule 4**

At each session, the Committee shall prepare a provisional agenda for the next session on the basis of a text submitted by the Project Manager.

The Committee shall adopt its agenda at the beginning of each session. Any matter within the competence of the Committee not included in the provisional agenda for a given meeting may be submitted to the Committee by a member or by the Project Manager and added to the agenda by

decision of the Committee. The Committee may revise the agenda by adding, deleting, deferring or amending items.

III. REPRESENTATION**Rule 5**

Each member shall be represented on the Committee by a representative who may be accompanied to sessions of the Committee by alternative representatives and advisors. The ECE as the Executing Agency will participate *ex officio*.

IV. OFFICERS**Rule 6**

The Committee, at the commencement of its first session each year shall elect from among the representatives of its members a Chairman and a Rapporteur, who hold office during that year and until their successors are elected.

Rule 7

The Chairman shall participate in the meetings of the Committee in that capacity and not as representative of the member Government by whom he is accredited. Another member of his delegation shall be entitled to represent the member Government concerned in the meetings of the Committee.

Rule 8

The Project Manager shall keep the members of the Committee informed, by verbal or written communication, of any questions which may be of interest to the Committee, and may participate as appropriate in its deliberations.

V. LANGUAGE AND RECORDS**Rule 9**

English shall be the working language of the Project, including the Steering Committee. Countries hosting Committee sessions may provide interpretation in French and/or Russian, whenever possible.

Rule 10

Reports of the sessions of the Committee shall be drafted and adopted during these sessions and distributed promptly to members of the Committee and to any others participating in the session. The reports may be made public after their adoption, at such time and under such conditions as the Committee may decide.

VI. QUORUM

Rule 11

Discussions may not commence without the presence of two-thirds of the members of the Committee. Decisions of the Committee concerning all matters examined shall be taken by consensus of the members present.

VII. SUBORDINATE BODIES

Rule 12

The rules of the Committee shall also apply, in principle, to its subordinate bodies.

VIII. PARTICIPATION AS OBSERVERS OF REPRESENTATIVES OF NON-MEMBER GOVERNMENTS AND INTERNATIONAL ORGANIZATIONS

Rule 13

(a) Governments not members of the Project, and
(b) Specific international organizations and institutions
could be represented by observers at its sessions with consultative status without voting rights.

IX. AMENDMENT OR SUSPENSION OF RULES OF PROCEDURE

Rule 14

A rule of procedure may be amended or suspended by decision of the Steering Committee upon consensus of all the TER countries.

GROUP OF TER NATIONAL COORDINATORS (TERNC)

1. The membership of the TERNC shall comprise the National Coordinators. In the meetings of the TERNC other experts from member states could also participate.

2. The Group, in principle, shall meet twice each year. It may hold special meetings as deemed necessary.

3. The Group, *inter alia*, shall:

- (a) be responsible for the elaboration, evaluation and coordination of TER technical activities and their economic aspects;
- (b) be in charge of the elaboration, evaluation and coordination of the TER activities concerning the financing of the construction of the TER. To fulfil these duties TERNC considers the outputs of the ad-hoc working groups as established by the SC for specific subjects;
- (c) monitor all activities carried out by the TER;
- (d) examine reports and documents submitted by the Project Manager;

- (e) assign activities to be carried out under government responsibility;
- (f) make recommendations to the Steering Committee concerning the programmes of work;
- (g) consider any other matters at the request of the Steering Committee or the Project Manager.

NATIONAL COORDINATORS (NC)

The National Coordinator shall be designated by his/her Government.

The National Coordinator shall be responsible for:

- (1) Serving as contact for the Project in his/her country;
- (2) Maintaining liaison between the national organizations involved and the Project Central Office by taking action at national level to obtain and transmit information required in connection with PCO activities;
- (3) Coordinating national activities under the TER;
- (4) Planning and carrying out activities and producing outputs in accordance with the TER programmes of work;
- (5) Utilizing TER inputs effectively and efficiently;
- (6) Attending the SC and TERNC sessions and participating in achieving the objectives of the TER.

PROJECT CENTRAL OFFICE (PCO)

The Project Central Office shall coordinate all activities carried out under the terms of this document and operate under the overall direction of the Steering Committee, with guidance from the ECE as Executing Agency.

The PCO shall be located in Budapest, Hungary, on the basis of the arrangements stipulated in the letter to be addressed by the Government of the Republic of Hungary to the UN ECE Executive Secretary regarding the operation of this office.

The personnel of the PCO comprise the following:

- Project Manager;
- Assistant Manager(s);
- Other staff.

The competences of this personnel shall be as follows:

Project Manager

The Project Manager of the PCO shall be selected from one of the TER states by the SC. He/she shall serve for a period of two years with the possibility of the SC approving an extension for an additional year upon agreement of his/her Government.

The Government providing the services of the Project Manager remunerates him/her. The conditions of his/her services are determined in a letter exchanged between ECE and the Government concerned. When travelling outside Budapest his travel and subsistence expenses are provided from the Project budget.

The Project Manager shall be responsible for:

- (1) Acting as manager of the PCO;
- (2) Preparing the Draft Programmes of Work for approval by the Steering Committee (SC) and administering them as adopted;
- (3) Acting as secretary to the SC and to TERNC;
- (4) Advising the Chairman of the SC and TERNC on matters requiring decision;
- (5) Preparing and distributing information to the member countries on matters requiring decision;
- (6) Maintaining continuous liaison with the National Coordinators regarding all matters concerning the implementation of TER activities;
- (7) Preparing the Project Manager's Report on the overall activities of the PCO and developments in the TER during the period under review for SC and TERNC sessions;
- (8) Organizing and preparing of technical and administrative documentation for the consideration of all TER meetings;
- (9) Fulfillment of all contract formalities with experts who provide consultancy services in the framework of various activities, and with

the TER Governments providing contributions in-kind to the TER;

- (10) Executing the administrative and financial activities within the competence of the PCO;
- (11) Executing the budget, according to the decisions of the SC and the provisions of the financial rules and regulations of the UN;
- (12) Recruiting consultants as required, under the guidance of the SC, to render assistance in the execution of specific activities in accordance with the programmes of work;
- (13) Executing other tasks assigned by the SC.

Assistants

As a function of the workloads involved, the SC may select qualified assistant(s) for limited periods, who would be responsible for aiding the Project Manager in technical, operational and financial aspects of TER management.

These are selected by the Steering Committee from among candidates proposed by the TER states, with the assistance of the Project Manager. They are made available by participating states on a similar basis as the Project Manager.

Other Staff

If necessary, other supporting staff, in addition to the existing staff provided by the host country, will be recruited and remunerated by the Project according to the needs of the TER and approved by the Steering Committee.

10

1650 der Beilagen

ANNEX II

TRANS-EUROPEAN RAILWAYS PROJECT BUDGET FOR THE PERIOD 1993—1997 *)

Code	Component	1993—97	1993	1994	1995	1996	1997
10	PROJECT PERSONNEL	\$	\$	\$	\$	\$	\$
11.00	International Experts						
11.01	Consultants	60,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000
11.04	Sub-total	60,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000
13.00	Admin. Supports Personnel	20,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000
15.00	Official Travel	60,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000
19.00	Component total	80,000	16,000	16,000	16,000	16,000	16,000
20	SUBCONTRACT						
21.00	Subcontract	70,000	14,000	14,000	14,000	14,000	14,000
29.00	Component total	70,000	14,000	14,000	14,000	14,000	14,000
30	TRAINING						
32.00	Group Training	160,000	32,000	32,000	32,000	32,000	32,000
39.00	Component total	160,000	32,000	32,000	32,000	32,000	32,000
40	EQUIPMENT						
42.00	Non-expendable Equipment	20,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000
49.00	Component total	20,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000
50	MISCELLANEOUS						
51.00	Miscellaneous	60,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000
59.00	Component total	60,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000
99	PROJECT TOTAL	450,000	90,000	90,000	90,000	90,000	90,000

*) To be revised according to the number of countries to participate in the project.

(Übersetzung)

WIRTSCHAFTSKOMMISSION FÜR EUROPA

TRANSEUROPÄISCHE EISENBAHN (TER) KOOPERATIONSÜBEREINKOM- MEN ÜBER DEN TREUHANDFONDS

Übereinkommen zwischen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE) einerseits und den an der TER beteiligten Regierungen andererseits, die hiemit wie folgt übereinkommen:

ARTIKEL I

Umfang des Übereinkommens

Die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa und die TER-Regierungen, im folgenden als die „beteiligten Regierungen“ bezeichnet, sind übereingekommen, bei der Durchführung des Projektes einer „Transeuropäischen Eisenbahn (TER)“, im folgenden als „das Projekt“ bezeichnet, zusammenzuarbeiten, dessen Beschreibung in der Anlage zusammengefaßt ist. Die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa und die beteiligten Regierungen sind weiters übereingekommen, die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa als Durchführungsorgan des besagten Projektes einzusetzen.

ARTIKEL II

Die beteiligten Regierungen leisten Beiträge, um die Kosten des Projektes, wie unten beschrieben, zu decken.

ARTIKEL III

Gemäß den Bestimmungen dieses Übereinkommens und auf Grundlage der Entscheidungen des TER-Lenkungsausschusses über das Arbeitsprogramm und das Budget ist das Durchführungsorgan für die Verwaltung des Fonds verantwortlich, welcher von den beteiligten Regierungen zur Deckung der Kosten des Projektes gespeist wird.

Der Exekutivsekretär der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa wird weiters jene Sekretariatsaufgaben erfüllen, welche ihm auf Grund dieses Übereinkommens anvertraut werden bzw. von den Vertragsparteien bestimmt werden können.

ARTIKEL IV

1. Jede beteiligte Regierung wird gemäß dem folgenden Absatz 2 den Vereinten Nationen eine Summe von US-Dollar 10 000 pro Jahr zur Verfügung stellen, fallweise ergänzt durch allfälli-

ge zusätzliche Beiträge aus anderen Quellen, die von der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa so verwendet werden, daß die in der Beilage angeführten Kosten des Projektes gedeckt werden.

2. Jede beteiligte Regierung wird die vorgenannten Beträge in konvertibler und unbeschränkt verwendbarer Währung auf ein von der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa zu bezeichnendes Konto bei der Schweizerischen Bankgesellschaft, Postfach 2770, CH 1211 Genf 2, spätestens bis zum Jänner des jeweiligen Jahres überweisen.

3. Die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa wird gemäß den finanziellen Bestimmungen und Regeln der Vereinten Nationen einen Treuhandfonds für die Übernahme und Verwaltung der vorhin genannten Beträge einrichten.

4. Der Treuhandfonds und die daraus finanzierten Aktivitäten werden von der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa gemäß den entsprechenden Bestimmungen, Vorschriften und Richtlinien der Vereinten Nationen verwaltet. Im Einklang mit den entsprechenden Bestimmungen dieser Vorschriften, Regeln und Richtlinien ist das Personal einzustellen und zu verwalten, sind Einrichtungen, Materialien und Dienstleistungen anzuschaffen und Verträge abzuschließen.

5. Sämtliche Finanzkonten und Bilanzen sind in US-Dollar zu erstellen.

ARTIKEL V

1. Der Treuhandfonds ist mit den Ausgaben, die der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa im Zusammenhang mit der Durchführung des Projektes unter diesem Übereinkommen entstehen, zu belasten.

2. Des weiteren wird der Treuhandfonds mit dreizehn (13) Prozent aller Ausgaben des Treuhandfonds belastet, wobei dieser Prozentsatz einen Beitrag zu programmunterstützenden Dienstleistungen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa bei der Durchführung des vom Treuhandfonds finanzierten Projektes darstellt.

3. Der Treuhandfonds wird gemäß den Vorschriften, Regeln oder Verträgen auch mit einem Betrag in der Höhe von einem (1) Prozent des Lohnes oder des Nettogehalts der im Durchführungsorgan beschäftigten Personen, deren Tätigkeit vom Treuhandfonds finanziert wird, als Rückstellung zur Deckung aller Forderungen im Falle eines arbeitsbezogenen Todesfalls, einer Verletzung oder Krankheit belastet werden; diese Rückstellung kann an die beteiligten Regierungen nicht rückerstattet werden.

ARTIKEL VI

1. Die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa nimmt ihre Tätigkeit gemäß diesem Übereinkommen nach Erhalt der Beitragszahlungen auf bzw. setzt diese fort.

2. Die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa geht keine höheren als für das Projekt festgesetzten Verpflichtungen ein.

3. Sollten unvorhergesehene Ausgaben anfallen oder sich die Höhe der in Art. IV Abs. 1 festgelegten jährlichen Beitragszahlungen als unzureichend zur Deckung der Projektkosten erweisen, wird die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa den beteiligten Regierungen ein Zusatzbudget unterbreiten, welches den zusätzlich notwendigen Finanzbedarf aufzeigt. Wenn keine derartige Zusatzfinanzierung vorhanden ist, kann die Beteiligung an dem Projekt gemäß diesem Übereinkommen verringert werden oder von der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa erforderlichenfalls eingestellt werden. Die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa wird in keinem Fall eine über die im Treuhandfonds vorgesehenen Mittel hinausgehende Haftung übernehmen.

ARTIKEL VII

Das Eigentum an den vom Treuhandfonds finanzierten Einrichtungen, Materialien oder anderem Gut liegt bei den Vereinten Nationen. Bei Auslaufen oder Beendigung dieses Übereinkommens ist die Frage des Eigentums zwischen den beteiligten Regierungen und dem Durchführungsorgan zu beraten.

ARTIKEL VIII

Die Auswertung der vom Treuhandfonds finanzierten Projektaktivitäten ist gemeinsam von der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa und den beteiligten Regierungen nach Bedarf vorzunehmen.

ARTIKEL IX

Dieser Treuhandfonds unterliegt ausschließlich der internen und externen Rechnungsprüfung gemäß den Finanzvorschriften, Regeln und Richtlinien der Vereinten Nationen.

ARTIKEL X

Die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa unterbreitet den beteiligten Regierungen folgende, in Übereinstimmung mit den die Rechnungsprüfung und Rechnungslegung betreffenden Verfahrensregeln der Vereinten Nationen verfaßten Unterlagen und Berichte:

- a) eine jährliche Bilanz, welche die Einnahmen, Ausgaben, Aktiva und Passiva zum 31. Dezember jedes Jahres in bezug auf die von den Geberregierungen eingebrachten Zahlungen darstellt;
- b) einen Abschlußbericht und eine Abschlußbilanz innerhalb von 6 Monaten nach dem Zeitpunkt des Auslaufens oder der Beendigung dieses Übereinkommens.

ARTIKEL XI

Die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa benachrichtigt nach Beratung mit dem TER-Lenkungsausschuß die beteiligten Regierungen, wenn nach ihrer Meinung das Ziel, wofür der Treuhandfonds gegründet wurde, erreicht wurde. Der Zeitpunkt einer solchen Mitteilung ist als Zeitpunkt des Auslaufens des Übereinkommens anzusehen, vorbehaltlich der Weitergeltung des Artikels XIV für die darin festgelegten Zwecke.

ARTIKEL XII

Jeder Mitgliedstaat der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa sowie Staaten mit Konsultativstatus bei der Kommission und regionale Organisationen der wirtschaftlichen Integration, die von souveränen Mitgliedstaaten der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa gegründet wurden und welche Kompetenzen in von diesem Übereinkommen geregelten Angelegenheiten haben, haben es dem Exekutivsekretär der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa mitzuteilen, wenn sie eine Beteiligung an diesem Projekt und folglich am Übereinkommen wünschen. Letzterer übermittelt eine Kopie des Schreibens den beteiligten Regierungen.

Wenn innerhalb einer Frist von 90 Tagen über die beabsichtigte Beteiligung nach seiner Mitteilung an die Vertragsparteien beim Exekutivsekretär kein Einspruch einlangt, wird der Staat oder die betreffende Organisation Vertragspartner des Übereinkommens, vorbehaltlich der Erfüllung seiner/ihrer Verpflichtungen, ua. wie in Art. I festgelegt. Der Exekutivsekretär wird die Vertragsparteien entsprechend benachrichtigen.

ARTIKEL XIII

Dieses Übereinkommen kann entweder von der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa oder den beteiligten Regierungen schriftlich unter Einräumung einer Frist von 30 Tagen gekündigt werden, vorbehaltlich der Weitergeltung des Artikels X für die darin festgelegten Zwecke.

ARTIKEL XIV

Nach Auslaufen oder Beendigung dieses Übereinkommens gemäß Art. XI oder XIII wird der Fonds weiterhin von der Wirtschaftskommission

der Vereinten Nationen für Europa solange verwaltet, bis alle Ausgaben, die der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa entstanden sind, daraus ersetzt wurden. Ein allfälliger Überschuß im Treuhandfonds ist anschließend gemäß dem Willen der beteiligten Regierungen zu verwenden.

ARTIKEL XV

Dieses Übereinkommen steht allen TER-Staaten zur Unterzeichnung offen. Es tritt mit dem Zeitpunkt der Unterzeichnung durch die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa und den folgenden an der TER beteiligten Regierungen in Kraft: Ungarn, Rumänien und die Türkei.

ZU URKUND DESSEN haben die hierzu gehörig befugten Unterzeichneten dieses Übereinkommen in der englischen Sprache in zwei Ausfertigungen in Genf unterschrieben.

Anlage

TRANSEUROPÄISCHES EISENBAHN KOOPERATIONSÜBEREINKOMMEN (TER) FÜR 1992-1996

Die Regierungen von . . . ,

BEZUGNEHMEND auf das Transeuropäische Eisenbahn (TER) Projektdokument,

UNTER BERÜCKSICHTIGUNG bestehender bilateraler und multilateraler Übereinkommen im Bereich des Eisenbahn- und des kombinierten Verkehrs, insbesondere das Europäische Übereinkommen über internationale Zugverkehrsverbindungen (AGC) und das Europäische Übereinkommen über wichtige internationale Strecken des kombinierten Verkehrs und damit verbundene Einrichtungen (AGTC), welche im Rahmen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa ausgearbeitet wurden,

IM BESTREBEN, den internationalen Eisenbahn- und kombinierten Verkehr untereinander und in ihren Ländern sowie zwischen ihnen und anderen europäischen Ländern zu ermöglichen und zu fördern,

IN DEM WUNSCH, die Qualität und Effizienz der Verkehrsvorgänge zu verbessern,

IM BEWUSSTSEIN der neuen Ost-West Orientierung des Verkehrsaufkommens, welche in Folge der tiefgreifenden Änderungen in den zentral- und osteuropäischen Ländern eintreten kann,

INGEDENK der Erklärung der Gesamteuropäischen Verkehrskonferenz vom 29. — 31. Oktober 1991 in Prag,

UNTER BERÜCKSICHTIGUNG der Resolution der Baltischen Seekonferenz der Verkehrsminister vom 17.-18. März 1992 in Stettin,

KOMMEN ÜBEREIN, im Erfüllungsstreben im Rahmen des AGC- und AGTC-Übereinkommens und des Transeuropäischen-Eisenbahn (TER)-Projekts gemäß den folgenden Bestimmungen zusammenzuarbeiten.

I. Das TER-Projekt

Das TER-Projekt besteht aus einer Reihe von Zielen und Maßnahmen zu ihrer Verwirklichung, welche zum Zweck einer Verbesserung der Qualität und Effizienz des internationalen Eisenbahn- und kombinierten Transports von Fahrgästen und Fracht auf den internationalen Hauptverkehrsverbindungen nachstehender Staaten gesetzt werden: Österreich, Weißrußland, Bosnien und Herzegowina, Bulgarien, Kroatien, Tschechien, Slowakei, Estland, Deutschland, Griechenland, Ungarn, Italien, Lettland, Litauen, Polen, Rumänien, Russische Föderation, Slowenien, Türkei, Ukraine und Jugoslawien.

Obwohl diese Verkehrsverbindungen nicht das gesamte Eisenbahnnetz der obengenannten Staaten, sondern nur eine kleine Auswahl daraus darstellen, bilden sie ein durchgehendes Eisenbahnnetz, welches in der Folge als TER-Netz bezeichnet wird.

Das TER-Netz beinhaltet nicht nur die Nord-Süd-Verbindung, sondern auch Ost-West-Verbindungen, welche diesem unter Berücksichtigung neuer regionaler Entwicklungen und Integrationsprozesse hinzugefügt wurden.

Das TER-Projekt bezieht sich allein auf das TER-Netz. Es berücksichtigt auch diesbezügliche Einrichtungen und Ausrüstungen des kombinierten Verkehrs in den obengenannten Staaten.

II. Zielsetzung

Die allgemeine Zielsetzung des TER-Projekts ist die Entwicklung eines zusammenhängenden leistungsfähigen Systems des Eisenbahn- und des kombinierten Verkehrs innerhalb der zentral- und osteuropäischen Staaten und zwischen diesen und anderen europäischen Staaten. Durch Bereitstellung effizienter, wettbewerbsfähiger Leistungen soll das TER-System für Konsumenten, sowohl was Fahrgäste und Fracht betrifft, attraktiv gemacht werden und in der Lage sein, einen wesentlichen Anteil des internationalen Verkehrsaufkommens innerhalb von sowie von und nach Zentral- und Osteuropa aufzunehmen und dadurch auf größeren internationalen Straßen dieser Staaten die Überlastung zu mindern sowie umweltbezogene und Sicherheitsprobleme zu verringern.

Näher definierte Zielsetzungen sind:

A. Entwicklung der Infrastruktur

Mit Ausnahme einzelner Kurzstrecken ist das TER-Netz physisch bereits vorhanden. Hingegen liegen die Infrastrukturstandards weit unter jenen in den AGC- und AGTC-Übereinkommen angeführten.

Die Zielsetzung in diesem Bereich ist daher hauptsächlich die Anhebung der Infrastruktur auf das in diesen Übereinkommen festgelegte Niveau. Hinsichtlich der diesbezüglichen Einrichtungen des kombinierten Verkehrs ist die Zielsetzung eine Verbesserung der bestehenden und die Entwicklung neuer Einrichtungen sowie deren Ausstattung mit der entsprechenden Ausrüstung.

B. Modernisierung der Verkehrsausrüstung

Die Verkehrsausrüstung (rollendes Material, Zugmaschinen, Signal- und Fernmeldeeinrichtungen usw.) entspricht in vielen Fällen nicht den heutigen Gegebenheiten. Die Zielsetzung besteht daher darin, diese fortlaufend durch neue Ausrüstungen nach einem Prioritätenplan zu ersetzen. Besonderes Augenmerk ist der erforderlichen Harmonisierung — zumindest in kompatiblen Bereichen — der von den verschiedenen Staaten verwendeten Einrichtungen zu widmen.

C. Anpassung der Organisation an eine marktorientierte Geschäftsführung

Eisenbahnen nehmen nicht mehr die beherrschende Position, die sie in der Vergangenheit innehatten, ein. In den Marktwirtschaften gelang es dem Straßenverkehr, die von den Konsumenten heute geforderten Haus-zu-Haus-Dienstleistungen und Eilzustellungen besser zu erfüllen, und sein Anteil am Verkehrsaufkommen ist bedeutender als jener des Eisenbahnverkehrs geworden. In den zentral- und osteuropäischen Ländern waren Eisenbahnen auf Grund eines grundsätzlich anderen Ansatzes in der Lage, sich jahrzehntelang gegenüber anderen Verkehrsformen am stärksten zu behaupten. Hingegen werden die neuesten Entwicklungen in diesen Ländern und die Anwendung marktwirtschaftlicher Grundsätze in ihren Volkswirtschaften zu einer starken und raschen Entwicklung des Straßenverkehrs führen.

Als Folge sowohl dieser Entwicklung als auch der auf die Einleitung einer Übergangsperiode folgenden Rezession ist der Schienenverkehr stark zurückgefallen. Sollte dieser Umstand andauern, könnten die Regierungen bald vor sehr ernststen Problemen stehen.

Das Endziel ist daher, Eisenbahnunternehmen mit einer modernen, effizienten marktorientierten Organisation und Geschäftsführung auszustatten, die in der Lage sind, in den zentral- und osteuropäischen Ländern einen reibungslosen

Übergang zu einem neuen Gleichgewicht der Modalitäten im Verkehrssektor zu schaffen. Im besonderen sollte dem internationalen kombinierten Verkehr mehr Aufmerksamkeit gewidmet werden. Die Vorteile der Straße beim Zustellverkehr sollten mit den Umwelt- und Sicherheitsvorteilen des Schienenverkehrs auf den Hauptverkehrsstrecken kombiniert werden, um effiziente internationale kombinierte Verkehrsleistungen anbieten zu können. Der schienengebundene Teil dieser Dienstleistung hat weiterhin effizient zu sein und die entsprechende Qualität aufzuweisen. Grenzübergangsformalitäten sind zu vereinfachen. Eisenbahngesellschaften haben eine kommerzielle Ausrichtung anzunehmen. Um dieses Ziel zu erreichen, ist die Geschäftsführung entsprechend zu schulen.

III. Unmittelbarer Handlungsbedarf

1. Ausgehend vom gegenwärtigen Zustand des TER-Netzes ist ein kurzfristiges Sofortprogramm auszuarbeiten, um den derzeitigen drastischen Verkehrsaufkommensschwund aufzuhalten. Dieses Programm sollte die aufzuwertenden Bahnstrecken, die wichtigsten Engpässe in der Infrastruktur (die am raschesten beseitigt werden sollten) und die fehlenden Verbindungsstrecken, v.a. in Ost-West-Richtung, die am dringendsten benötigten Ausrüstungsgegenstände (zB Waggons und Einrichtungen für den kombinierten Verkehr usw.) sowie die am dringendsten erforderlichen organisatorischen Maßnahmen bezeichnen. Diese sollten die Entwicklung des kombinierten Verkehrs, Erleichterung der Grenzübergänge und kommerzielle Schulung beinhalten. Eine Abschätzung der erforderlichen Investitionen, nach Prioritäten gereiht, ist ebenfalls vorzunehmen.

2. Bestandsaufnahme bestehender Durchführbarkeitsvorstudien und Durchführbarkeitsstudien sowie Ausarbeitung neuer für die größeren und dringendsten Infrastrukturvorhaben, einschließlich von Verkehrsprognosen und Kosten-Nutzen-Analysen.

3. Ausarbeitung eines Entwicklungsprogrammes einschließlich kurz-, mittel- und langfristiger Maßnahmen.

IV. Ordentliche Tätigkeiten

1. Entwicklung der Infrastruktur

- Einrichtung und Erneuerung des TER-Netzes, einschließlich Ost-West-Verbindungen;
- Feststellung sowohl größerer Engpässe als auch fehlender Zwischenverbindungen sowie der aufzunehmenden Infrastrukturarbeiten, einschließlich von Grenzübergängen; Schaffung von Prioritäten;

- Ausarbeitung von auf allgemeinen wirtschaftlichen Kriterien fußenden Durchführbarkeitsvorstudien und Durchführbarkeitsstudien;
- Zeitplan für Planung, Entwurf und Bau;
- Finanzierung;

2. Entwicklung des kombinierten Verkehrs

- Sammlung von Daten über Verkehrsströme sämtlicher Transportformen; Identifizierung der größeren internationalen Straßenverkehrsströme durch, von und zum TER-Netz;
- Untersuchungen über die Schaffung alternativer kombinierter Verkehrslösungen auf, von und zum TER-Netz;
- Identifizierung von Hindernissen für die Entwicklung des internationalen kombinierten Verkehrs, einschließlich Unzulänglichkeiten bei Umschlagsbahnhöfen, Spezialwagons, Containern und Wechselbehältern usw.;
- Vorschläge zur Beseitigung dieser Hindernisse;
- Setzen von Vorschlagsprioritäten auf Grund von Kosten-/Nutzenanalysen;
- Finanzierung;
- Berücksichtigung von Entwicklungsmöglichkeiten für den kombinierten Verkehr von gefährlichen Gütern.

3. Ausbildung

Seminare und Arbeitskreise über marktorientierte Geschäftsführung und andere kommerzielle Angelegenheiten, Verwendung von Computern bei Eisenbahnen, CAD-Systeme usw.

4. Verbesserung der Effizienz der Eisenbahn

- Identifizierung größerer Hindernisse (außer infrastruktureller) für die Effizienz des Schienenverkehrs auf TER-Ebene, einschließlich Überalterung oder Inkompatibilität des rollenden Materials, der Zugmaschinen, Signal- und Fernmeldeeinrichtungen, von Verspätungen beim Grenzübertritt, der Unzulänglichkeit internationaler Eisenbahnverkehrsvorschriften usw.;
- Vorschläge zur Ausmerzung dieser Hindernisse;
- Setzen von Prioritäten auf Grund von Kosten-/Nutzenanalysen;
- Finanzierung.

5. Schaffung einer multimodalen Datenbank

- Daten über Verkehrsströme und -prognosen (intermodaler Ansatz);
- technische und operationelle Parameter für Fahrpläne und Bahnhöfe, rollendes Material usw.;
- Angaben über Grenzbahnhöfe;
- Angaben über Eisenbahn- und Fährverbindungen.

V. TER-Budget

Zur Bestreitung der für die im Arbeitsprogramm angeführten Tätigkeiten erforderlichen Kosten hat der Lenkungsausschuß jährliche Budgets zu erstellen und zwar auf der Grundlage von:

1. Einnahmen

- a) Sach- und Geldbeiträge der Mitgliedsländer,
- b) Sach- und/oder Geldbeiträge anderer internationaler Organisationen, staatlicher und/oder privater Körperschaften und von Nichtmitgliedsländern.

Die beteiligten Staaten leisten als Sachbeitrag die Übernahme aller Kosten für die Ausführung sämtlicher aus dem Arbeitsplan als Teil der innerstaatlichen Tätigkeiten des Projekts entstehenden Aufgaben (zB Zurverfügungstellung von Daten, Berichtsanalyse und Berichterstellung, Experten).

2. Ausgaben

Die wichtigsten Ausgabeposten für Projektkoordination sind auf der Seite „Budget“ angeführt.

Die beteiligten Staaten werden weiterhin die örtlichen Gehälter, Sozialversicherungsabgaben und andere Bezüge des innerstaatlichen Personals bezahlen, sowohl wenn dieses innerhalb des jeweiligen Staates für das Projekt tätig ist, als auch wenn es zur Teilnahme an Treffen, Kursen usw. entsendet wird. Besondere, im Arbeitsprogramm enthaltene und einzelnen Staaten zugeordnete Teile der Studie werden über das Projektbudget finanziert.

VI. Sitz des zentralen Projektbüros

Das TER-Projekt-Zentralbüro hat seinen Sitz in Budapest.

VII. Durchführungsorgan

Die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE) ist einzuladen, weiterhin das Durchführungsorgan des Projektes zu sein.

ANHÄNGE

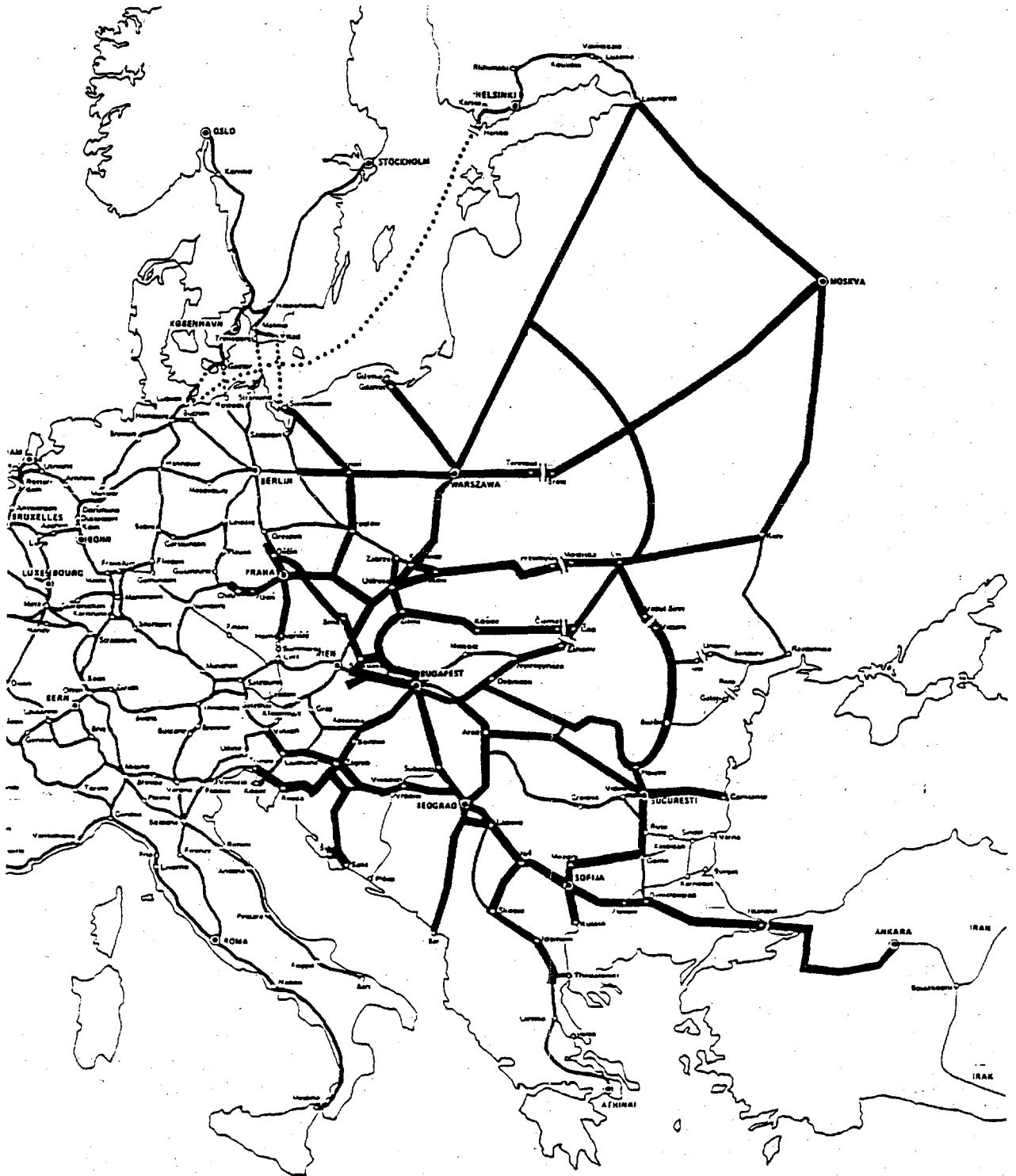
Anhang I — TER-Netz (Karte)

- Lenkungsausschuß
- Gruppe der innerstaatlichen Koordinatoren
- Innerstaatliche Koordination
- Zentrales Projektbüro

Anhang II — Budget

ANHANG I

TER-NETZ



LENKUNGSAUSSCHUSS (LA)

(1) Der Lenkungsausschuß (LA) ist das höchste Entscheidungsorgan des TER. Es besteht aus Vertretern, die von den Regierungen der TER-Staaten, die nominiert werden, und zwar nach Möglichkeit auf der Ebene von Ministern und/oder von Direktoren. Er bestimmt die Projektpolitik, die allgemeinen bezüglich der TER-Aktivitäten zu setzenden Maßnahmen und trifft Entscheidungen für gemeinsames Handeln.

(2) Zu den Aufgaben des LA gehört:

- a) Errichtung von Subsidiärorganen, die er für erforderlich hält;
- b) Erteilung von Weisungen an den Projektleiter oder Subsidiärorgane, die er zu errichten gedenkt;
- c) Genehmigung des Arbeitsprogrammes;
- d) Annahme der Berichte der innerstaatlichen Koordinatoren des TER;
- e) Annahme der operativen Budgets und der Finanzberichte über deren Erfüllung;
- f) Prüfung anderer, die Tätigkeit des TER betreffenden Angelegenheiten;
- g) Genehmigung des TER-Netztes.

(3) Die Geschäftsordnung des LA lautet wie folgt:

I. TAGUNGEN**Regel 1**

Der Lenkungsausschuß hält eine jährliche ordentliche Tagung ab, deren Zeit und Ort vom Ausschuß bestimmt werden.

Regel 2

Sondertagungen werden auf Beschluß des Ausschusses während einer Tagung oder auf Wunsch

- a) eines Mitglieds, das von drei anderen Mitgliedern unterstützt wird, oder
 - b) des Projektleiters, der von drei anderen Mitgliedern unterstützt wird,
- einberufen.

Regel 3

Sämtliche Treffen des Ausschusses sind nicht-öffentlich, sofern der Ausschuß nicht anders entscheidet.

II. TAGESORDNUNG**Regel 4**

Bei jeder Tagung hat der Ausschuß eine vorläufige Tagesordnung für die nächste Tagung auf Grund eines vom Projektleiter vorgelegten Textes zu erstellen.

Der Ausschuß hat seine Tagesordnung am Anfang jeder Tagung anzunehmen. Jede in die Zuständigkeit des Ausschusses fallende Angelegenheit, die nicht auf der vorläufigen Tagesordnung

aufscheint, kann von einem Mitglied oder vom Projektleiter dem Ausschuß unterbreitet und durch Beschluß des Ausschusses auf die Tagesordnung gesetzt werden. Der Ausschuß kann die Tagesordnung durch Aufnahme, Streichung, Verschiebung oder Änderung von Tagesordnungs-Punkten ändern.

III. VERTRETUNG**Regel 5**

Jedes Mitglied ist im Ausschuß durch einen Delegierten vertreten, der bei den Tagungen des Ausschusses durch stellvertretende Delegierte und Berater begleitet werden kann. Die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa nimmt als Ausführendes Organ von Amts wegen teil.

IV. LEITUNGSORGANGE**Regel 6**

Der Ausschuß wählt jedes Jahr zu Beginn seiner 1. Tagung aus der Reihe der Delegierten seiner Mitglieder einen Vorsitzenden und einen Berichtserstatter, die während des Jahres bis zur Wahl ihrer Nachfolger im Amt bleiben.

Regel 7

Der Vorsitzende nimmt an den Tagungen des Ausschusses in dieser Funktion und nicht als Vertreter der Mitgliedsregierung, die ihn nominiert, teil. Ein anderes Mitglied seiner Delegation ist berechtigt, die betreffende Mitgliedsregierung bei den Treffen des Ausschusses zu vertreten.

Regel 8

Der Projektleiter verständigt die Ausschußmitglieder, schriftlich oder mündlich, über sämtliche Fragen, die für der Ausschuß von Interesse sein können und kann erforderlichenfalls an seinen Beratungen teilnehmen.

V. SPRACHE UND PROTOKOLL**Regel 9**

Englisch ist die Arbeitssprache des Projekts, einschließlich des Lenkungsausschusses. Länder, in denen Ausschußtagungen stattfinden, können, wenn möglich, eine Übersetzung ins Französische und/oder Russische bereitstellen.

Regel 10

Tagungsberichte des Ausschusses sind während der jeweiligen Tagungen zu konzipieren und anzunehmen sowie unverzüglich an die Ausschußmitglieder und andere Tagungsteilnehmer zu verteilen. Die Berichte können nach ihrer

Annahme zu einem vom Ausschuß zu bestimmenden Datum und Bedingungen veröffentlicht werden.

VI. ANWESENHEIT

Regel 11

Beratungen können ohne Anwesenheit von $\frac{2}{3}$ der Ausschußmitglieder nicht begonnen werden. Beschlüsse des Ausschusses über alle behandelten Angelegenheiten sind durch Einhelligkeit der anwesenden Mitglieder zu fassen.

VII. SUBSIDIÄRE ORGANE

Regel 12

Die Geschäftsordnung für den Ausschuß gilt grundsätzlich auch für seine subsidiären Organe.

VIII. TEILNAHME VON VERTRETERN VON NICHT-MITGLIEDSREGIERUNGEN UND INTERNATIONALEN ORGANISATIONEN ALS BEOBACHTER

Regel 13

- a) Regierungen, die nicht Mitglieder des Projekts sind und
 - b) spezifische Internationale Organisationen und Einrichtungen
- können an seinen Tagungen als Beobachter mit Konsultativstatus ohne Stimmrecht vertreten sein.

IX. ÄNDERUNG ODER AUFHEBUNG DER GESCHÄFTSORDNUNG

Regel 14

Bestimmungen der Geschäftsordnung können auf Beschluß des Lenkungsausschusses durch Einhelligkeit aller TER-Länder geändert oder aufgehoben werden.

GRUPPE DER INNERSTAATLICHEN TER-KOORDINATOREN (TERNC)

1. Die Mitgliedschaft in der TERNC umfaßt die innerstaatlichen Koordinatoren. An den Treffen der TERNC können auch andere Experten der Mitgliedstaaten teilnehmen.

2. Die Gruppe tritt grundsätzlich zweimal im Jahr zusammen. Erforderlichenfalls kann sie Sondertreffen abhalten.

3. Die Gruppe hat insbesondere folgende Aufgaben: sie

- a) ist verantwortlich für die Ausarbeitung, Auswertung und Koordination der technischen Aktivitäten des TER und ihrer wirtschaftlichen Aspekte;

- b) ist zuständig für die Ausarbeitung, Auswertung und Koordination der TER-Aktivitäten betreffend die Finanzierung der Errichtung des TER. Zur Erfüllung dieser Aufgaben berücksichtigt das TERNC die Ergebnisse der ad-hoc Arbeitsgruppen, die vom LA für spezifische Themen eingerichtet wurden;
- c) verfolgt sämtliche vom TER ausgeführten Tätigkeiten;
- d) überprüft die vom Projektleiter vorgelegten Berichte und Dokumente;
- e) bestimmt die unter Regierungsverantwortlichkeit auszuführenden Tätigkeiten;
- f) unterbreitet dem Lenkungsausschuß das Arbeitsprogramm betreffende Vorschläge;
- g) befaßt sich auf Ersuchen des Lenkungsausschusses oder des Projektleiters mit sonstigen anderen Angelegenheiten.

INNERSTAATLICHE KOORDINATOREN (NC)

Der/die innerstaatliche Koordinator/in wird von seiner/ihrer Regierung bestellt.

Der/die innerstaatliche Koordinator/in ist verantwortlich für

1. Kontakte zum Projekt in seinem/ihrer Land;
2. die Aufrechterhaltung der Verbindung zwischen den beteiligten innerstaatlichen Organisationen und dem Zentralen Projektbüro durch Maßnahmen auf innerstaatlicher Ebene zur Beschaffung und Weiterleitung der im Zusammenhang mit den Tätigkeiten des Zentralen Projektbüros erforderlichen Informationen;
3. die Koordination innerstaatlicher Aktivitäten im Rahmen des TER;
4. die Planung und Durchführung von Tätigkeiten und die Erbringung von Resultaten in Übereinstimmung mit dem TER-Arbeitsprogramm;
5. die tatsächliche und effiziente Nutzung von TER-Informationen;
6. die Teilnahme an den Tagungen des LA und des TERNC und die Teilnahme an der Erfüllung der Ziele des TER.

ZENTRALES PROJEKTBURO (PCO)

Das Zentrale Projektbüro koordiniert sämtliche im Rahmen dieses Dokuments durchgeführte Tätigkeiten und arbeitet unter der Gesamtleitung des Lenkungsausschusses, unter Anleitung der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa als Durchführungsorgan.

Das Zentrale Projektbüro hat auf Grundlage der im an den Exekutivsekretär der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa seitens der Regierung der Republik Ungarn zu richtenden Schreiben ausbedungenen Vereinbarungen betreffend die Arbeitsweise des Büros seinen Sitz in Budapest, Ungarn.

Das Personal des PCO besteht aus:

- dem Projektleiter;
- dem/den Assistent(en) des Projektleiters;
- sonstigem Personal;

Die Zuständigkeiten dieses Personals sind:

Projektleiter

Der Projektleiter des PCO wird aus der Reihe der TER-Staaten durch den Lenkungsausschuß gewählt. Er/sie übt diese Tätigkeit für eine Dauer von 2 Jahren mit der Möglichkeit einer 1-jährigen Verlängerung durch Zustimmung des Lenkungsausschusses, sofern die Einwilligung seiner/ihrer Regierung gegeben ist.

Jene Regierung, die den Projektleiter stellt, entlohnt ihn/sie. Die Bedingungen für seine/ihre Tätigkeit werden durch Notenwechsel zwischen der ECE und der betroffenen Regierung festgelegt. Für Reisen außerhalb von Budapest werden seine/ihre Reise- und Aufenthaltskosten durch das Projektbudget gedeckt.

Der Projektleiter ist verantwortlich

1. für die Geschäftsleitung des PCO;
2. für die Vorbereitung des Entwurfs für die vom Lenkungsausschuß zu genehmigenden Arbeitsprogramme und deren Verwaltung, wie beschlossen;
3. als Sekretär des Lenkungsausschusses und der Gruppe der innerstaatlichen TER-Koordinatoren (TERNC) zu fungieren;
4. den Vorsitzenden des Lenkungsausschusses und der TERNC in Angelegenheiten, die einer Entscheidung bedürfen, zu beraten;
5. für die Vorbereitung und Verteilung von Informationen an die Mitgliedsländer über Angelegenheiten, die einer Entscheidung bedürfen;
6. für die Aufrechterhaltung einer ständigen Verbindung mit den innerstaatlichen Koordinatoren in allen Angelegenheiten die Durchführung von TER-Aktivitäten betreffend;
7. für die Vorbereitung des Berichtes des

Projektleiters an die Tagungen des Lenkungsausschusses und der TERNC über die Gesamttätigkeit des PCO und über die Entwicklung im TER während der Berichtsperiode;

8. für die Organisation und Vorbereitung technischer und administrativer Unterlagen, die bei sämtlichen TER-Treffen zu berücksichtigen sind;
9. für die Erfüllung sämtlicher Vertragsformalitäten betreffend Experten, die Beratungsleistungen im Rahmen verschiedener Tätigkeiten erbringen und betreffend TER-Regierungen, die Sachleistungen an den TER erbringen;
10. für die Durchführung administrativer und finanzieller Aktivitäten im Rahmen der Zuständigkeit des PCO;
11. für die Durchführung des Budgets gemäß den Beschlüssen des Lenkungsausschusses und den Bestimmungen der Finanzregeln und -vorschriften der Vereinten Nationen;
12. für die Aufnahme der erforderlichen Konsulten, unter der Anleitung des Lenkungsausschusses, um die Durchführung spezifischer Aktivitäten in Übereinstimmung mit dem Arbeitsprogramm zu unterstützen;
13. für die Durchführung sonstiger, vom Lenkungsausschuß zu bestimmender Aufgaben.

Assistenten

Als Folge der anfallenden Arbeitslast kann der Lenkungsausschuß (einen) qualifizierte(n) Assistenten, dessen (deren) Aufgabe die Unterstützung des Projektleiters in technischen, operationellen und finanziellen Belangen der TER-Geschäftsleitung wäre, auswählen.

Diese werden vom Lenkungsausschuß mit Hilfe des Projektleiters unter den von den TER-Staaten vorgeschlagenen Kandidaten ausgewählt. Sie werden von den beteiligten Staaten auf einer ähnlichen Grundlage wie der Projektleiter zur Verfügung gestellt.

Sonstiges Personal

Falls erforderlich, wird zusätzlich zum vorhandenen, vom Empfangsstaat bereitgestellten Personal, gemäß den Erfordernissen des TER und mit Billigung des Lenkungsausschusses vom Projekt aufgenommen und entlohnt.

20

1650 der Beilagen

ANHANG II

TRANSEUROPÄISCHE EISENBAHN — PROJEKTBUDET FÜR DEN ZEITRAUM
1993—1997 *)

Kennziffer	Budgetposten	1993—97	1993	1994	1995	1996	1997
10	PROJEKTPERSONAL	\$	\$	\$	\$	\$	\$
11.00	Internat. Experten						
	11.01 Berater	60,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000
	11.04 Zwischensumme	60,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000
13.00	Admin. Hilfspersonal	20,000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000
15.00	Dienstreisen	60,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000
19.00	Budgetpost insgesamt	80,000	16.000	16.000	16.000	16.000	16.000
20	AUFTRÄGE						
21.00	Aufträge	70,000	14.000	14.000	14.000	14.000	14.000
29.00	Budgetpost insgesamt	70,000	14.000	14.000	14.000	14.000	14.000
30	SCHULUNG						
32.00	Gruppenschulung	160,000	32.000	32.000	32.000	32.000	32.000
39.00	Budgetpost insgesamt	160,000	32.000	32.000	32.000	32.000	32.000
40	AUSRÜSTUNG						
42.00	unverbrauchbare Ausrüstung	20,000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000
49.00	Budgetpost insgesamt	20,000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000
50	VERSCHIEDENES						
51.00	Verschiedenes	60,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000
59.00	Budgetpost insgesamt	60,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000
99	PROJEKT INSGES.	450,000	90,000	90,000	90,000	90,000	90,000

*) Unterliegt Änderungen nach Maßgabe der Anzahl der am Projekt beteiligten Länder.

VORBLATT

Problem:

Bis Ende 1991 wurde das TER-Projekt zur Gänze vom UNDP finanziert. Auf Grund neuer außereuropäischer Schwerpunktsetzungen hat sich das UNDP jedoch Ende 1992 aus diesem Projekt zurückgezogen. Um die Fortführung des Projektes, das im außerordentlichen Interesse Österreichs liegt, zu gewährleisten, wurde ein Übereinkommen zur Schaffung eines TER-Treuhandfonds geschaffen.

Problemlösung:

Beitritt Österreichs zum Treuhandfonds.

Alternative:

Keine

Kosten:

10 000 US-Dollar pro Jahr, die aus dem Budget des Bundesministeriums für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr bestritten werden, sodaß keine zusätzlichen Budgetbelastungen entstehen.

EU-Kompatibilität:

ist gegeben; Korridore des TER-Projektes wurden in enger Zusammenarbeit zwischen dem PHARE-Programm der EU (Programm der EU zur wirtschaftlichen Aufbauhilfe in Osteuropa) und den Regierungen der TER-Mitgliedstaaten untersucht. Die paneuropäischen Netze der EU bauen ua. auf den TER-Korridoren auf. Die EG-Kommission hat vor zwei Jahren ihre Mitarbeit am TER-Projekt eingestellt, schließt jedoch eine zukünftige finanzielle Unterstützung nicht aus, sollte im ECE-TER-Projekt in Zukunft an konkreten Projekten gearbeitet werden. Von den direkt interessierten Staaten Deutschland, Italien und Griechenland wird die BRD am TER-Projekt nicht teilnehmen; Griechenland soll in Kürze ein entsprechendes Abkommen unterzeichnen.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Das Übereinkommen zur Schaffung eines TER-Treuhandfonds ist ein Gesetzesergänzender Staatsvertrag. Es bedarf daher der Genehmigung des Nationalrates gemäß Art. 50 Abs. 1 B-VG. Es hat nicht politischen Charakter und enthält keine verfassungsändernden Bestimmungen.

Alle Bestimmungen sind zur unmittelbaren Anwendung im innerstaatlichen Recht ausreichend definiert, sodaß eine Beschlußfassung gemäß Art. 50 Abs. 2 B-VG nicht erforderlich ist. Angelegenheiten des selbständigen Wirkungsbereiches der Länder werden durch das gegenständliche Übereinkommen nicht geregelt, sodaß eine Zustimmung des Bundesrates gemäß Art. 50 Abs. 1 zweiter Satz B-VG nicht erforderlich ist.

Das TER-Projekt wurde 1988 im Rahmen der ECE ins Leben gerufen und wird insbesondere von den Übergangstaaten gefördert.

Ziele des Projektes sind ua. die Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur in den Projektstaaten, die Entwicklung von Investitions- und Finanzierungsprogrammen für einzelne Nord-Süd-Verbindungen zum Zwecke der Kapazitätssteigerung, die Verbesserung der Eisenbahntechnik und -technologie sowie der Organisations- und Managementstruktur der Eisenbahnunternehmen usw.

Bis Ende 1991 wurde das TER-Projekt zur Gänze vom UNDP finanziert. Auf Grund neuer außereuropäischer Schwerpunktsetzungen hat sich das UNDP jedoch aus diesem Projekt zurückgezogen und hat seine Zahlungen mit Ende 1992 endgültig eingestellt.

Um die Fortführung des Projektes zu gewährleisten, wurde von der ECE das beiliegende Übereinkommen zur Schaffung eines TER-Treuhandfonds ausgearbeitet. Dieses Übereinkommen regelt ua. die Dotierung des Fonds durch die Mitgliedstaaten sowie die Rechte und Pflichten der ECE als durchführendes Organ des Projektes. Die finanziellen Beiträge der Teilnehmerstaaten belaufen sich auf je 10 000 US-\$ pro Jahr und sollen gemäß Budgetprojektierung für Personalkosten, Schulung, Beschaffung von technischem Material u. a. verwendet werden.

Das Übereinkommen ist laut Mitteilung des Exekutivsekretärs der ECE gemäß seinem Artikel XV mit der Unterzeichnung durch die ECE, Ungarn, Rumänien und der Türkei am 17. Dezember 1992 in Kraft getreten und steht den anderen TER-Mitgliedstaaten zur Unterzeichnung offen.

Österreich nimmt am TER-Projekt teil. Seitens des für die innerösterreichische Durchführung zuständigen Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr besteht die Bereitschaft zur Durchführung dieses Übereinkommens. Ebenso besteht die Bereitschaft, den dafür gemäß Übereinkommen zur Schaffung eines TER-Trustfonds jährlich zu leistenden Beitrag von 10 000,- US-\$ zu übernehmen, sodaß keine zusätzlichen Budgetbelastungen durch die Annahme dieses Übereinkommens entstehen.

Besonderer Teil

Zu Artikel 1:

Dieser Artikel definiert das Ziel des Abkommens, die Zusammenarbeit der Vertragsparteien, um das TER-Projekt umzusetzen, und daß die Vereinten Nationen das Durchführungsorgan des Projektes sind.

Zu Artikel 2:

Dieser Artikel besagt, daß die Regierungen Finanzmittel zur Deckung der Kosten des Projektes, wie im Artikel 4 ff. beschrieben, zur Verfügung stellen werden.

Zu Artikel 3:

Dieser Artikel bestimmt das Durchführungsorgan als verantwortlich für das Arbeitsprogramm und das Budget. Weiters bestimmt dieser Artikel den Exekutivsekretär der Wirtschaftskommission für Europa für die Sekretariatsaufgaben auf Grund dieses Übereinkommens.

Zu Artikel 4:

Dieser Artikel definiert den von den Regierungen zur Umsetzung des Projektes zur Verfügung zu stellenden Betrag von 10 000 US-\$ sowie

die Modalitäten der Überweisung. Weiters bestimmt dieser Artikel, daß die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen einen Treuhandfonds zur Übernahme und Verwaltung dieser Beträge einrichten wird, der den Bestimmungen der Vereinten Nationen unterliegt, wobei sämtliche Finanzkonten und Ausweisungen in US-Dollar zu erstellen sind.

Zu Artikel 5:

Dieser Artikel legt fest, mit welchen Ausgaben der Treuhandfonds zu belasten ist.

Zu Artikel 6:

Die Wirtschaftskommission für Europa nimmt nach Erhalt dieser Zahlungen ihre Tätigkeit gemäß dem Abkommen auf. Weiters wird in diesem Artikel die Vorgangsweise bei unvorhergesehenen Zahlungen oder unzureichenden Beitragszahlungen festgelegt (Unterbreitung eines Nachtragsbudgets usw.).

Zu Artikel 7:

Dieser Artikel regelt die Eigentumsverhältnisse an den vom Treuhandfonds finanzierten Einrichtungen, Materialien oder anderem Gut.

Zu Artikel 8:

Dieser Artikel regelt die Auswertung der vom Treuhandfonds finanzierten Projektaktivitäten.

Zu Artikel 9:

Dieser Artikel legt fest, daß der Treuhandfonds der Rechnungsprüfung der Vereinten Nationen unterliegt.

Zu Artikel 10:

Dieser Artikel legt fest, welche Unterlagen und Berichte den beteiligten Regierungen von der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa vorgelegt werden (eine jährliche Bilanz, ein Abschlußbericht und eine Abschlußbilanz nach Auslaufen des Übereinkommens).

Zu Artikel 11:

Dieser Artikel legt fest, daß die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa die beteiligten Regierungen benachrichtigt, wenn das Ziel des Treuhandfonds erreicht wurde. Zu diesem Zeitpunkt läuft dieses Übereinkommen aus, vorbehaltlich des Artikels 14.

Zu Artikel 12:

Dieser Artikel regelt die Modalitäten einer Teilnahme an diesem Übereinkommen.

Zu Artikel 13:

Dieser Artikel bestimmt die Modalitäten der Kündigung dieses Übereinkommens.

Zu Artikel 14:

Dieser Artikel legt fest, daß der Treuhandfonds nach Auslaufen des TER-Projekts so lange von der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen weiterverwaltet wird, bis alle Ausgaben, die ihr daraus entstanden sind, ersetzt wurden. Ein allfälliger Überschuß wird im Einvernehmen mit den beteiligten Regierungen zu verwenden sein.

Zu Artikel 15:

Dieser Artikel regelt das Inkrafttreten dieses Übereinkommens.