

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

Nachdruck vom 7. 7. 1992

Regierungsvorlage

Abkommen zwischen der Republik Österreich und der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft über den Güterverkehr im Transit auf der Schiene und der Straße samt Anhängen I bis X

Das Abkommen zwischen der Republik Österreich und der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft über den Güterverkehr im Transit auf der Schiene und der Straße samt Anhängen I bis X wurde dem Nationalrat — abgesehen von dem vervielfältigten deutschsprachigen Text — auch in allen anderen authentischen Sprachfassungen, und zwar in dänischer, griechischer, italienischer, niederländischer, portugiesischer und spanischer Sprache, vorgelegt.

Von der Vervielfältigung und Verteilung dieser fremdsprachigen Texte wurde im Sinne des § 23 Abs. 2 GOG Abstand genommen; die gesamte Vorlage liegt jedoch in der Parlamentsdirektion zur Einsichtnahme auf.

Übersicht

PRÄAMBEL

Teil I: Ziele, Anwendungsbereich und Definitionen

- Artikel 1: Ziele
- Artikel 2: Anwendungsbereich
- Artikel 3: Definitionen

Teil II: Eisenbahnverkehr und kombinierter Verkehr

- Artikel 4: Prinzipien
- Artikel 5: Achsen (Anhang I)
- Artikel 6: Infrastrukturmaßnahmen in Österreich (Anhang II)
- Artikel 7: Infrastrukturmaßnahmen in der Gemeinschaft (Anhang III und IV)
- Artikel 8: Kapazitäten (Anhang V)
- Artikel 9: Begleitmaßnahmen

Artikel 10: Festsetzung der Preise (Anhang VI)

Artikel 11: Krisensituation

Teil III: Straßenverkehr

Artikel 12: Gewichte und Abmessungen der Lastkraftwagen

Artikel 13: Emissionsvorschriften (Anhang VII)

Artikel 14: Kostenwahrheit

Artikel 15: Reduktion der Umweltbelastungen (Ökopunktesystem) (Anhang VIII und IX)

Artikel 16: Verhältnis dieses Vertrags zu den bestehenden bilateralen Straßengüterverkehrsabkommen

Teil IV: Kontrollen

Artikel 17: Kontrollen (Anhang X)

Teil V: Allgemeine und Schlußbestimmungen

- Artikel 18: Nichtdiskriminierung
- Artikel 19: Zusätzliche Maßnahmen
- Artikel 20: Einseitige Maßnahmen
- Artikel 21: Transitausschuß
- Artikel 22: Regelung von Streitfällen
- Artikel 23: Dauer
- Artikel 24: Inkrafttreten
- Artikel 25: Rechtskraft der Anhänge

Anhang I (zu Artikel 5)

Anhang II (zu Artikel 6)

Anhang III (zu Artikel 7)

Anhang IV (zu Artikel 7)

Anhang V (zu Artikel 8)

Anhang VI (zu Artikel 10)

Anhang VII (zu Artikel 13)

Anhang VIII (zu Artikel 15)

Anhang IX (zu Artikel 15)

Anhang X (zu Artikel 17)

DIE REPUBLIK ÖSTERREICH, nachstehend „Österreich“ genannt

einerseits,

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN, nachstehend „die Gemeinschaft“ genannt,

andererseits,

im folgenden als „die Vertragsparteien“ bezeichnet,

IN DEM WUNSCH, die internationale Zusammenarbeit und den internationalen Austausch durch eine koordinierte europäische Verkehrspolitik zu fördern;

IN DER ERWÄGUNG, daß die durch den alpenquerenden Transitverkehr verursachten Probleme einer dauerhaften Lösung bedürfen, die die Lebensqualität der betroffenen Bevölkerung und den Schutz der Umwelt gewährleistet und den internationalen Handel sicherstellt;

IN DER ERWÄGUNG, daß in diesem Verkehr die umweltschonendsten Technologien eingesetzt werden müssen, um die bestehenden quantitativen als auch qualitativen Belastungen schnellstens abzubauen;

IN DER ERWÄGUNG, daß der Entwicklung des Straßenverkehrs durch die Alpen natürliche Grenzen gesetzt sind, aus denen sich bestimmte Unterschiede in der Straßenverkehrsgesetzgebung der Vertragsparteien ergeben;

IN DER ERWÄGUNG, daß der kombinierte Verkehr unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen, ökologischen, sozialen und sicherheitstechnischen Aspekte die beste Gewähr dafür bietet, daß das wachsende Ausmaß des alpenquerenden internationalen Güterverkehrs vor allem mittel- und langfristig bewältigt werden kann;

SIND ÜBEREINGEKOMMEN, bestimmte konzertierte Maßnahmen zur Förderung des herkömmlichen Eisenbahnverkehrs und des kombinierten Verkehrs sowie zur Regelung des Straßenverkehrs zu treffen.

Teil I:

Ziele, Anwendungsbereich und Definitionen

Artikel 1

Ziele

Ziel des Abkommens zwischen der Gemeinschaft und Österreich ist es, die Zusammenarbeit zwischen den Vertragsparteien in bestimmten Bereichen des Verkehrs, insbesondere im alpenquerenden Verkehr, zu verstärken. Die Vertragsparteien sind deshalb übereingekommen, koordinierte Maßnahmen zur Förderung des Eisenbahnverkehrs und insbesondere des kombinierten Verkehrs zu treffen und den Straßenverkehr zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung und der Umwelt zu regeln.

Artikel 2

Anwendungsbereich

(1) Das Abkommen wird auf den Transitverkehr auf der Schiene und der Straße durch österreichisches Hoheitsgebiet angewendet.

(2) Die Zusammenarbeit der Vertragsparteien erstreckt sich insbesondere auf die Verkehrsinfrastruktur, auf die zum Ausbau des Eisenbahnverkehrs und des kombinierten Verkehrs notwendigen Begleitmaßnahmen, auf die Regelung des Straßengüterverkehrs und auf den ständigen Austausch von Informationen über die Entwicklungen der Verkehrspolitik der Vertragsparteien.

Artikel 3

Definitionen

Im Sinne dieses Abkommens gelten als

1. Transitverkehr: jeder Verkehr durch österreichisches Hoheitsgebiet, bei dem der Ausgangs- und Zielpunkt außerhalb Österreichs liegen;
2. Straßengütertransitverkehr: jeder Transitverkehr, der mit Lastkraftwagen, die in einer der Vertragsparteien zugelassen sind, durchgeführt wird, unbeschadet ob diese Lastkraftwagen beladen oder unbeladen sind;
3. kombinierter Verkehr: jeder Verkehr von Lastkraftwagen oder Verladeeinheiten, der auf einem Teil der Strecke auf der Schiene und auf dem anfänglichen oder letzten Teil auf der Straße durchgeführt wird, wobei in keinem Fall das österreichische Hoheitsgebiet im Vor- oder Nachlauf ausschließlich auf der Straße transitiert werden darf;
4. Lastkraftwagen: jedes zur Beförderung von Gütern oder zum Ziehen von Anhängern bestimmte Kraftfahrzeug, einschließlich Sattelzugfahrzeuge;
5. Verladeeinheit: Container, Wechselbehälter, Sattelaufleger und Anhänger;
6. höchstes zulässiges Gesamtgewicht: das höchste Gewicht des stillstehenden, fahrbereiten Fahrzeugs samt der Ladung, dem Lenker und den beförderten Personen, das ein Fahrzeug nicht überschreiten darf;
7. Achslast: die Summe der bei stehendem Fahrzeug auf eine ebene Fahrbahn wirkenden Radlasten einer Achse oder zweier Achsen mit einem Radstand von höchstens einem Meter.

Teil II:

Eisenbahnverkehr und kombinierter Verkehr

Artikel 4

Prinzipien

(1) Die Vertragsparteien sind übereingekommen, als wesentliches Mittel zur Lösung der insbesondere

505 der Beilagen

3

durch den Straßengüterverkehr durch die Alpen verursachten Probleme im Rahmen ihrer Zuständigkeit die notwendigen Maßnahmen zur Entwicklung und Förderung des Schienenverkehrs und des kombinierten Verkehrs zu ergreifen und untereinander zu koordinieren. Die Arbeiten zur Schaffung der notwendigen Infrastruktur und deren zeitliche Staffelung, die Entwicklung und Nutzung der Dienstleistungen sowie der Einsatz der Begleitmaßnahmen sind koordiniert und parallel durchzuführen.

(2) Die zu diesem Zweck in Artikel 6 bis 10 genannten Maßnahmen entsprechen hinsichtlich der Ziele und des Ergebnisses den Bestimmungen des Abkommens über den Transitverkehr über den Brenner vom 22. November 1989 zwischen dem Verkehrsminister der Republik Italien und dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr der Republik Österreich, betreffend den Bahntransport über den Brenner sowie dem am 9. Mai 1990 zwischen dem Bundesverkehrsminister der Bundesrepublik Deutschland, dem Verkehrsminister der Republik Italien und dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr der Republik Österreich getroffenen Abkommen zur Verbesserung des Bahntransports über die Alpen. Diese Abkommen sind wesentlich für die Ordnung des Transitverkehrs über österreichisches Hoheitsgebiet. Die Vertragsparteien werden daher bestrebt sein, die Durchführung der in diesen Abkommen enthaltenen Maßnahmen mit den ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln zu unterstützen.

Artikel 5

Achsen

(1) Um das in Artikel 4 angestrebte Ziel zu erreichen, erarbeiten die Vertragsparteien ein Netz für den kombinierten Verkehr und den alpenquerenden Eisenbahnverkehr auf den in Anhang I festgelegten Achsen.

(2) Ändern sich die technischen, wirtschaftlichen oder ökologischen Rahmenbedingungen des Transitverkehrs, so daß eine Festlegung zusätzlicher Eisenbahnachsen notwendig wird, so hat der in Artikel 21 genannte Transitausschuß unverzüglich den Vertragsparteien die notwendigen Änderungen des Anhangs I vorzuschlagen. Die Vertragsparteien werden gegebenenfalls Verhandlungen mit den betroffenen Mitgliedstaaten und den Eisenbahnen aufnehmen.

Artikel 6

Infrastrukturmaßnahmen in Österreich

Zusätzlich zu der bereits durchgeführten Aufweitung der Tunnelprofile zwischen Kufstein und Brenner, die den Transport von Lastkraftwagen mit

einer Eckhöhe von 4 m ermöglicht, werden in Österreich die in Anhang II genannten Maßnahmen verwirklicht.

Artikel 7

Infrastrukturmaßnahmen in der Gemeinschaft

In Übereinstimmung mit der Erklärung zur Durchführung der Infrastrukturarbeiten auf dem Gebiet der Gemeinschaft in Anhang III und den Absichten der Mitgliedstaaten sowie in Ergänzung der auf den in Artikel 5 genannten Achsen bisher durchgeführten Arbeiten werden innerhalb der Gemeinschaften die in Anhang IV genannten Maßnahmen getroffen.

Artikel 8

Kapazitäten

Die Vertragsparteien verpflichten sich, im Rahmen der ihnen zur Verfügung stehenden Mittel und Zuständigkeiten und in Übereinstimmung mit den in Artikel 4 Absatz 2 genannten Abkommen auf die rasche Schaffung und im Rahmen des betriebstechnisch Möglichen auf die Nutzung der im Anhang V genannten Bahnkapazitäten hinzuwirken.

Artikel 9

Begleitmaßnahmen

(1) Zur Förderung des Schienen- und des kombinierten Verkehrs werden die Vertragsparteien mit Vorrang und nach Möglichkeit in einem konzertierten Vorgehen nachstehende Ziele verfolgen:

1. Einsatz des kombinierten Verkehrs für die gesamte Wegstrecke und für große Entfernungen;
2. Verwendung von Wechselbehältern und Containern sowie allgemein Förderung der modernen Techniken des unbegleiteten Verkehrs;
3. Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs im Vergleich zum Straßenverkehr;
4. Vereinheitlichung des Gewichts, der Abmessungen und der technischen Eigenschaften der für den kombinierten Verkehr bestimmten Ausrüstungen, um insbesondere die notwendige Übereinstimmung mit den Tunnelprofilen zu gewährleisten;
5. Erleichterung des Zugangs zu dem nächstmöglichen, technisch geeigneten Terminal, insbesondere Aufhebung der Bewilligungspflicht für den Vor- und Nachlaufverkehr im kombinierten Verkehr auf Basis der Gegenseitigkeit;
6. Schaffung von Haftungsbestimmungen für den kombinierten Verkehr, die mit denen anderer Verkehrsträger vergleichbar sind;

7. Verlagerung des Transports gefährlicher Güter auf die Schiene, soweit die Sicherheit dadurch erhöht wird;
 8. Verbesserung der Bestimmungen des ADR und des RID im Hinblick auf den kombinierten Verkehr;
 9. Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen für den Nutzlastausgleich beim kombinierten Verkehr.
- (2) Die Vertragsparteien werden sich im Rahmen ihrer Zuständigkeit bei den Eisenbahnen und den anderen zuständigen Stellen dafür verwenden, daß sie

1. komplette Züge zusammenstellen;
2. die Zuverlässigkeit der Beförderung verbessern und die Beförderungszeiten verkürzen. Es handelt sich vor allem darum:
 - 2.1. die Haltezeiten vor allem an den Grenzen zu verkürzen;
 - 2.2. den Takt der Zugfolgen zu erhöhen und an die Bedürfnisse der Kunden anzupassen;
 - 2.3. die Produktivität in den Terminals auch durch bautechnische und organisatorische Ablaufoptimierung zu verbessern und die Wartezeiten zu verkürzen; Kontrollen und Formalitäten beim Grenzübertritt im Eisenbahnverkehr oder in den Terminals für den kombinierten Verkehr dürfen nicht über jene hinausgehen, die beim Straßenverkehr angewendet werden; Zollabfertigung und Kontrollen sollen nicht länger als eine Stunde dauern;
 - 2.4. die administrativen Kontrollen (Zoll-, Finanz-, Veterinär- und phytosanitäre Kontrollen) in die Terminals oder auf den Abgangs- oder Zielort der Sendung zu verlagern;
3. eine ausreichende Menge rollenden Materials (Waggons und Lokomotiven) koordiniert beschaffen und finanzieren, um der Ausweitung der Eisenbahnkapazitäten Rechnung zu tragen;
4. sich um Zusatzleistungen in den Terminals (Verpackung der Güter, Reparatur des Kombiverkehrsequipments, Kühlung, Beladung usw.) und Sozialleistungen bemühen;
5. garantierte Transportzeiten anbieten;
6. neue Verbindungen anbieten;
7. das System der verkürzten Aufenthalte an den Grenzen auf die größtmögliche Zahl der Güterzüge ausweiten und die Vertrauenswagenübernahme generalisieren, insbesondere für Züge des kombinierten Verkehrs;
8. den Informationsfluß verbessern, und zwar
 - 8.1. im Bereich der Wagendisposition, um die Umlaufzeiten der Wagen zu beschleunigen und die Verwendungszyklen zu optimieren;
 - 8.2. für den Kunden, um den Standort der Sendungen und die Ankunftszeit genau bestimmen zu können (international kompa-

tibles elektronisches Datenaustauschsystem, das auch der Kunde benützen kann).

Artikel 10

Festsetzung der Preise

(1) Die Festsetzung der Preise für die Beförderung auf der Schiene bleibt den zuständigen Organen oder Unternehmen auf dem Gebiet der jeweiligen Vertragspartei vorbehalten. Diese achten darauf, daß die Tarife im kombinierten Verkehr mit jenen des Straßenverkehrs vergleichbar sind.

(2) Die Vertragsparteien wirken im Rahmen ihrer Zuständigkeit darauf hin, daß Beihilfemaßnahmen einer Vertragspartei nicht durch die Maßnahmen der anderen Vertragspartei oder eines zuständigen Unternehmens auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei in ihren Auswirkungen auf dem Markt beeinträchtigt werden.

(3) Zur Förderung des kombinierten Verkehrs durch die Alpen können die Vertragsparteien Beihilfen für die Infrastruktur für feste und bewegliche Umschlagseinrichtungen, für spezifisch im kombinierten Verkehr benutztes Material sowie Beihilfen zum Ausgleich der Kostenunterdeckung im Betrieb zulassen.

Artikel 11

Krisensituation

Im Falle einer schweren Störung des Transitverkehrs auf der Schiene, wie zum Beispiel im Falle einer Naturkatastrophe, treffen die zuständigen Behörden der beiden Vertragsparteien in Abstimmung, jede für ihr Gebiet, alle zweckdienlichen Maßnahmen, um im Rahmen des Möglichen diesen Verkehr abzuwickeln. Bestimmte empfindliche Transporte, wie verderbliche Lebensmittel, sind vorrangig zu behandeln.

Teil III:

Straßenverkehr

Artikel 12

Gewichte und Abmessungen der Lastkraftwagen

(1) Auf österreichischem Territorium dürfen in der Gemeinschaft zugelassene Lastkraftwagen, Sattelanhänger und Anhänger verkehren, die den zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Abkommens geltenden Normen der Gemeinschaft für die Abmessungen und die Gewichte der Antriebsachse entsprechen.

(2) Bei Kraftfahrzeugen mit Anhängern darf die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte,

bei Sattelkraftfahrzeugen abzüglich der größeren der höchsten zulässigen Sattelasten 38 000 kg, im Vor- und Nachlaufverkehr mit kranbaren Sattelanhängern 39 000 kg und mit Containern und Wechselaufbauten 42 000 kg nicht überschreiten.

Artikel 13

Emissionsvorschriften

(1) Um die Umwelt besser zu schützen und um die Abgas-, Partikel- sowie Lärmemissionen von Lastkraftwagen zu reduzieren, führen die Vertragsparteien Umweltnormen auf hohem Schutzniveau ein und stützen sich dabei auf die fortschrittlichste und wirtschaftlich vertretbare Technologie (Anhang VII).

(2) Während der Vorbereitung solcher Emissionsnormen beraten die Vertragsparteien regelmäßig und häufig.

(3) Im Hinblick auf Emissionsnormen dürfen Lastkraftwagen, die im Gebiet einer Vertragspartei zugelassen sind, ungehindert auf dem Territorium der beiden Parteien verkehren. Straßenpolizeiliche Maßnahmen bleiben hiervon unberührt.

Artikel 14

Kostenwahrheit

(1) Die Vertragsparteien streben die stufenweise Einführung einer soweit wie möglich abgestimmten Lösung für die Belastung des Straßenverkehrs mit Abgaben an. In der ersten Phase zielt diese Lösung darauf ab, den Kraftfahrzeugen die Wegekosten anzulasten. In einer zweiten Phase sollen auch die externen Kosten, insbesondere die Umweltkosten, angelastet werden.

(2) Bei der Ausarbeitung der entsprechenden Lösungen werden sich die Vertragsparteien regelmäßig konsultieren. Sie werden nach Möglichkeit dem Territorialitätsprinzip Rechnung tragen und die besonderen Kosten in der Alpenregion berücksichtigen.

(3) Die Vertragsparteien werden gegebenenfalls Verhandlungen zum Abschluß eines Straßenverkehrsbesteuerungsabkommens aufnehmen. Dieses Abkommen ist im Rahmen der Ziele des Absatzes 1 insbesondere darauf gerichtet, den freien Fluß des grenzüberschreitenden Verkehrs sicherzustellen. Unterschiede im Straßensteuersystem der beiden Vertragsparteien abzubauen und Wettbewerbsverzerrungen innerhalb des Straßenverkehrs und zwischen den Verkehrsträgern zu beseitigen.

Artikel 15

Reduktion der Umweltbelastungen (Ökopunktesystem)

(1) Um den unerläßlichen Schutz der Umwelt und der Gesundheit der Bevölkerung zu gewährlei-

sten, ergreifen die Vertragsparteien die erforderlichen Maßnahmen zur Regulierung des Transitverkehrs durch Österreich.

(2) Die Vertragsparteien kommen überein, daß die von Lastkraftwagen im Transitverkehr durch Österreich erzeugten Abgase und der Lärm verringert werden sollen. Die Verringerung der Abgase und der Lärmemissionen soll durch die Reduzierung der NO_x-Emissionen repräsentiert werden, weil diese Verminderung die Maßnahme ist, die den höchsten technischen Aufwand erfordert, wie es auch in den gesetzlichen Grenzwerten zum Ausdruck kommt. Es wird davon ausgegangen, daß die Absichten der Vertragsparteien zur Verminderung der Lärmemissionen der Nutzfahrzeuge, wie sie sich aus Anhang VII des Vertrags ergeben, verwirklicht werden. Sofern diese Absichten nicht wie vorgesehen verwirklicht werden, wird der Transitausschuß gemäß Artikel 21 Absatz 3 Ziffer 4 über die sich daraus ergebende Lage beraten.

(3) Das gesamte NO_x-Emissionsniveau, das von den in einer der Vertragsparteien zugelassenen Lastkraftwagen mit einem Gesamtgewicht über 7,5 Tonnen im Transit durch Österreich verursacht wird, soll, beginnend mit dem Jahr 1992, innerhalb von zwölf Jahren bis zum Ende des Jahres 2003 um 60% reduziert werden. Das Ausgangsniveau und die jährliche Senkung werden gemäß Absatz 4 und Absatz 5 ermittelt.

(4) Der Ausgangswert errechnet sich durch Multiplikation

1. des für das Jahr 1991 bestimmten NO_x-Ausstoßes in Gramm NO_x/kWh der durchfahrenden Lastkraftwagen (als Wert wird der heute gesetzlich zugelassene C.O.P.-Wert von 15,8 g NO_x/kWh vereinbart)
2. mit der Zahl der Transitsfahrten im Jahre 1991. Die Schätzung der Gesamtzahl der Fahrten der in jeder der Vertragsparteien zugelassenen Lastkraftwagen über 7,5 Tonnen, die im Transit im gewerblichen Verkehr, im Werkverkehr oder leer durch Österreich fahren, wird gemeinsam erstellt.

Das Produkt ergibt die Gesamtzahl der Ökopunkte für das Jahr 1991.

(5) 1. Die Reduktion des Ausgangswertes der Gesamtzahl der Ökopunkte für die Jahre nach 1991 erfolgt entsprechend den Prozentangaben der Tabelle in Anhang VIII.

2. Sollte in einem der Jahre zwischen 1992 und 2003 die Zahl der Fahrten den für das Jahr 1991 gemäß Absatz 4 Ziffer 2 ermittelten Wert um mehr als 8% übersteigen, so ist die Zahl der für das nächste Jahr kalkulierten Ökopunkte entsprechend Anhang IX Absatz 4 zu vermindern.

(6) Die vereinbarte Reduktion der Höhe der NO_x -Gesamtemission dieser Lastkraftwagen wird über ein Ökopunktesystem verwaltet. Innerhalb dieses Systems benötigt jeder LKW im Transitverkehr durch Österreich eine Ökopunkteanzahl, die dem Wert der NO_x -Emissionen des jeweiligen LKW (zugelassen gemäß Conformity of Production [C.O.P.-Wert], abgeleitet von der Typengenehmigung) entspricht. Die Bemessung und Verwaltung dieser Punkte wird im Anhang IX festgelegt.

(7) Die zuständigen österreichischen Behörden werden der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, die für den Anteil der Lastkraftwagen aus der Gemeinschaft am gesamten Transitverkehr durch Österreich notwendige Zahl an Ökopunktekarten für die Verwaltung des Punktesystems in Übereinstimmung mit Anhang IX zur Verfügung stellen.

Diese Ökopunktekarten werden von der Gemeinschaft in eigener Zuständigkeit auf die Mitgliedstaaten verteilt.

(8) Österreich wird für Lastkraftwagen, die in Österreich zugelassen sind, im Transitverkehr durch Österreich dasselbe Ökopunktesystem anwenden. Die Absätze 4 und 5 gelten sinngemäß.

(9) Das Punktesystem wird möglichst einfach und unbürokratisch verwaltet. Zur Erreichung dieses Ziels werden die Vertragsparteien einander Amtshilfe leisten und Informationen austauschen. Der Transitausschuß wird regelmäßig weitere Möglichkeiten zur Verbesserung und Automatisierung des Systems prüfen.

(10) Die grundlegenden Daten zur Berechnung des Ausgangswertes und des Prozentsatzes der Reduktion werden dem Transitausschuß zur Verfügung gestellt.

Artikel 16

Verhältnis dieses Vertrags zu den bestehenden bilateralen Straßengüterverkehrsabkommen

(1) Die in den bilateralen Abkommen zwischen den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft und Österreich vorgesehenen Genehmigungen werden, soweit sie für Fahrten im Straßengütertransitverkehr durch Österreich verwendet wurden, durch die in Artikel 15 vorgesehene Ökopunktekarte ersetzt.

(2) Im übrigen bleiben die in den bilateralen Abkommen vorgesehenen Genehmigungen und Vereinbarungen für den Marktzugang im bisherigen Umfang in Kraft, sofern nicht andere Vereinbarungen getroffen werden.

(3) Der Transitausschuß stellt eine Übersicht über den am 21. Oktober 1991 gegebenen Stand der wechselseitig vereinbarten Marktzugangsrechte auf.

Teil IV:

Kontrollen

Artikel 17

Kontrollen

Die Vornahme von Kontrollen oder Formalitäten, die zur Durchführung dieses Transitvertrags zwischen der Gemeinschaft und Österreich, insbesondere der Artikel 15 und 16, notwendig sind, kann an den für die Art der Kontrolle zweckmäßigen Orten und in der zur Sicherstellung der Einhaltung der jeweiligen Norm erforderlichen Dichte erfolgen.

Teil V:

Allgemeine und Schlußbestimmungen

Artikel 18

Nichtdiskriminierung

Die Vertragsparteien verpflichten sich, im Anwendungsbereich dieses Abkommens sowie im Verkehr durch Mitgliedstaaten der Gemeinschaft keine diskriminierenden Maßnahmen zu treffen.

Artikel 19

Zusätzliche Maßnahmen

Wenn eine der Vertragsparteien auf Grund der in Durchführung dieses Abkommens gemachten Erfahrungen feststellt, daß andere unter den Anwendungsbereich dieses Abkommens fallende Maßnahmen im Interesse einer koordinierten europäischen Verkehrspolitik liegen und insbesondere geeignet sind, einen Beitrag zur Lösung des Alpen transitproblems zu leisten, unterbreitet sie der anderen Vertragspartei einen Vorschlag.

Artikel 20

Einseitige Maßnahmen

Die Vertragsparteien verpflichten sich, einseitige Maßnahmen zu unterlassen, die darauf gerichtet sind, den nach diesem Vertrag zulässigen Transitverkehr zu diskriminieren.

Artikel 21

Transitausschuß

(1) Es wird ein Transitausschuß eingerichtet, der für die Durchführung dieses Abkommens verant-

505 der Beilagen

7

wortlich ist und der seine ordnungsgemäße Anwendung sicherstellen soll. Die für die ordnungsgemäße Anwendung dieses Abkommens notwendigen Informationen werden von den Vertragsparteien im Transitausschuß regelmäßig ausgetauscht.

(2) 1. Der Transitausschuß setzt sich aus Vertretern der Gemeinschaft einerseits und Österreichs andererseits zusammen.

2. Die Beschlüsse des Transitausschusses werden im Einvernehmen zwischen den Delegationen der Vertragsparteien gefaßt.

3. Der Transitausschuß beschließt seine eigenen Verfahrensregeln.

4. Die Präsidentschaft des Transitausschusses wird abwechselnd von einer der Vertragsparteien ausgeübt.

5. Der Transitausschuß kann Arbeitsgruppen zur Erfüllung seiner Aufgaben einsetzen.

(3) 1. Der Transitausschuß tritt zumindest einmal jährlich auf Initiative seines Präsidenten/seiner Präsidentin zusammen, um das allgemeine Funktionieren des Abkommens, insbesondere die fortschreitende Verwirklichung der in den Artikeln 6 bis 10 vorgesehenen Maßnahmen zu überprüfen.

2. Darüber hinaus legt der Transitausschuß alle drei Jahre einen Bericht über

- a) die Auswirkungen des Straßengüterverkehrs auf die Umwelt und die Lebensqualität der Bevölkerung,
- b) die Verringerung der Emissionen des Straßengüterverkehrs,
- c) die Anlastung der Wegkosten und der externen Kosten,
- d) die Kapazität und die Auslastung des kombinierten Verkehrs in Österreich und der Schweiz

vor und unterbreitet gegebenenfalls den Vertragsparteien Vorschläge.

3. Jede Vertragspartei kann beantragen, im Transitausschuß Diskussionen über Gegenstand und Anwendung dieses Abkommens abzuhalten. In diesem Fall tritt der Transitausschuß unverzüglich zusammen und kann in Eilfällen die notwendigen Maßnahmen, die mit höchstens drei Monaten befristet sind, treffen.

4. Sollten sich gravierende Abweichungen von den in Artikel 15 und in den Anhängen VIII und IX prognostizierten Werten ergeben, die auf Systemfehlern, wie zB unzutreffenden Annahmen, anderen technischen oder rechtlichen Entwicklungen beruhen oder durch die infolge der deutschen Einheit veränderten Außenhandelsbeziehungen oder unvorhersehbare praktische Auswirkungen des Punktesystems verursacht sind, so tritt der Transitausschuß zusammen. Er kann Maßnahmen zur Beseitigung der festgestellten Abweichungen treffen, die mit

höchstens drei Monaten befristet sind, oder den Vertragsparteien Vorschläge für das erforderliche Vorgehen unterbreiten, wobei aber an dem für das Jahr 2003 festgesetzten Ziel der Verringerung der Emissionsbelastungen festgehalten wird.

(4) Der Transitausschuß hat insbesondere folgende weitere Aufgaben:

1. Vorschläge für notwendige Erweiterungen des Anhangs I gemäß Artikel 5 Absatz 2;
2. Überwachung der fortschreitenden Verwirklichung der in Artikel 6 bis 10 vorgesehenen Maßnahmen;
3. die Aufgaben gemäß Artikel 15 Absatz 5 Ziffer 2 und Absatz 9;
4. Konsultationen über einseitige Maßnahmen gemäß Artikel 20;
5. Behandlung von Streitfällen gemäß Artikel 22.

Artikel 22**Regelung von Streitfällen**

Jeder Streitfall zwischen den Vertragsparteien, der die Interpretation oder Anwendung dieses Abkommens berührt, wird dem Transitausschuß vorgelegt, der sich um eine gütliche Regelung bemüht.

Artikel 23**Dauer**

Dieses Abkommen wird für die Dauer von zwölf Jahren abgeschlossen.

Artikel 24**Inkrafttreten**

(1) Dieses Abkommen ist in zwei Urschriften abgefaßt, jede in dänischer, deutscher, englischer, französischer, griechischer, italienischer, niederländischer, portugiesischer und spanischer Sprache, wobei jede Fassung gleichermaßen verbindlich ist.

(2) Dieses Abkommen bedarf der Zustimmung durch die Vertragsparteien gemäß ihren eigenen Verfahren.

(3) Dieses Abkommen tritt am ersten Tag des zweiten Monats in Kraft, nach dem die Vertragsparteien einander den Abschluß der notwendigen Verfahren notifiziert haben.

(4) Der Zeitpunkt und die Modalitäten der Einführung des Ökopunktesystems (Artikel 15) im Jahr 1992 wird in einer Verwaltungsvereinbarung festgelegt.

Artikel 25**Rechtskraft der Anhänge**

Die Anhänge I bis X sind Bestandteil dieses Abkommens.

Geschehen zu Porto am zweiten Mai neunzehnhundertzweiundneunzig.

Für die Regierung der Republik Österreich:

Mock

Klima

Für den Rat der europäischen Gemeinschaften:

Deus Pinheiro

Andriessen

Anhang I

(zu Artikel 5)

1. Die europäischen Hauptachsen des Schienenverkehrs, die durch österreichisches Hoheitsgebiet führen und für den Transitverkehr relevant sind, sind

1. Brennerachse
München—Verona—Bologna
2. Tauernachse
München—Salzburg—Villach
3. Achse Pyhrn—Schoberpaß
Regensburg—Graz
4. Donauachse
Nürnberg—Wien

2. Die jeweiligen Verlängerungen und Terminals gehören zu diesen Hauptachsen.

Anhang II

(zu Artikel 6)

INFRASTRUKTURMASSNAHMEN IN ÖSTERREICH

In Österreich werden zur Verbesserung des Eisenbahn- und kombinierten Verkehrs folgende Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung auf der Schiene getroffen:

1. Brenner
 - 1.1. Kurzfristige Maßnahmen
 - Bau des Umfahrungstunnels Innsbruck
 - Sicherungstechnische und betriebsorganisatorische Maßnahmen
 - Einführung der rechnergestützten Zugüberwachung
 - Neue Blockteilung
 - Einbau von Überleitstellen zwischen den Bahnhöfen
 - Umbau des Bahnhofes Wörgl
 - Verlängerung der Überholgleise in den Bahnhöfen
 - 1.2. Langfristige Maßnahmen
 - Angesichts der Bedeutung eines neuen Brennerübergangs erklärt sich Österreich in Fortführung der bisherigen Aktivitäten zu verstärkter Zusammenar-

beit mit der Gemeinschaft hinsichtlich des Projektes Brennerbasistunnel und der Zulaufstrecken bereit.

2. Tauern
 - 2.1. Kurzfristige Maßnahmen
 - Fortsetzung des zweigleisigen Ausbaus
 - Sicherungstechnische Verbesserungen
 - 2.2. Mittelfristige Maßnahmen
 - Punktuelle Linienverbesserungen
 - Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit
 - Verdichtung der Blockabstände
3. Pyhrn—Schober
 - 3.1. Kurzfristige Maßnahmen
 - Aufhebung der Nachtsperre auf der Pyhrnstrecke
 - Aufhebung der Nachtsperre auf der Strecke über Hieflau
 - 3.2. Mittelfristige Maßnahmen
 - Bahnhofaus- und -umbauten
 - Verbesserung der Sicherungsanlagen
 - Verringerung der Blockabstände
 - Auflassung von Eisenbahnkreuzungen
 - Neubau der Schleife Traun—Marchtrenk
 - Selektiver zweigleisiger Ausbau
 - 3.3. Langfristige Maßnahmen
 - Fortsetzung des zweigleisigen Ausbaus auf der Gesamtstrecke Passau—Spielhof/Straß
 - Neubau der Strecke St. Michael—Bruck

Anhang III

(zu Artikel 7)

ERKLÄRUNG DER DELEGATION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

1. Die Ausführung der Infrastrukturarbeiten auf dem Gebiet der Gemeinschaft hängt davon ab, daß die betreffenden Mitgliedstaaten die Verpflichtung für die auf ihrem Gebiet anfallenden Arbeiten übernehmen.

2. Zur Durchführung von Artikel 7 ist folgendes vorgesehen:

- a) Die Kommission unterbreitet im Ausschuß für Verkehrsinfrastruktur einen Entwurf für die zu ergreifenden Maßnahmen und prüft diese mit den betreffenden Mitgliedstaaten (siehe Entscheidung des Rates vom 20. 2. 1978, Abl. Nr. L 54 vom 25. 2. 1978).
- b) Die Gemeinschaft unterstützt diese Maßnahmen mit den Mitteln, die ihr namentlich im Rahmen der gemeinsamen Politik auf dem Gebiet Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung stehen (siehe Verordnung des Rates vom 20. 11. 1990, Abl. Nr. L 326 vom 24. 11. 1990).

505 der Beilagen

9

Anhang IV

(zu Artikel 7)

Infrastrukturmaßnahmen auf dem Gebiet der Gemeinschaft

In der Gemeinschaft werden zur Verbesserung des Eisenbahn- und kombinierten Verkehrs folgende Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung auf der Schiene getroffen:

a) in Deutschland und Italien

Angesichts der Bedeutung eines neuen Brennerübergangs erklärt sich die Gemeinschaft in Fortführung der bisherigen Aktivitäten zu verstärkter Zusammenarbeit mit Österreich hinsichtlich des Projektes Brennerbasistunnel und der Zulaufstrecken bereit.

b) in Deutschland

Kurzfristig

- Umschlagbahnhöfe München-Riem, Duisburg Hafen;
- Ausbau der Strecke München—Rosenheim—Kufstein, insbesondere eigene Streckengleise für die S-Bahn zwischen Zorneding und Grafing;
- Blockverdichtungen (Verbesserung der Streckenteilung) zwischen Grafing und Rosenheim sowie zwischen Rosenheim und Kiefersfelden;
- Bau von Überholungsgleisen (zB zwischen den Bahnhöfen Großkarolinenfeld, Raubling und Fischbach);
- Bau schienenfreier Bahnsteigzugänge im Bahnhof Großkarolinenfeld sowie
- Spurplanänderungen im Bahnhof Rosenheim und weitere Maßnahmen in den Bahnhöfen Aßling, Ostermünchen, Brannenburg, Oberaudorf und Kiefersfelden.

Mittelfristig (bis Ende 1998 vorbehaltlich planungsrechtlicher Genehmigung):

Ausbau der Strecke München—Mühl-dorf—Freilassing.

c) in Italien

Brenner

- Ausweitung der Tunnelprofile auf der Strecke Brenner—Verona, um den Transport von Lastkraftwagen mit 4 m Eckhöhe im begleiteten und unbegleiteten Verkehr zu ermöglichen;
- Ausbau des Umschlagzentrums Verona-Quadrante Europa;
- Verstärkung der Fahrleitung und Bau von neuen Unterwerken;
- Verwirklichung zusätzlicher weiterer technischer Maßnahmen (automatischer Streckenblock und Gleiswechselbetrieb auf den belasteten Streckenabschnitten im Anschluß an die Bahnhöfe Verona, Trento, Bozen und Brenner, um die Streckendurchlaßfähigkeit und die Si-

cherheitsbedingungen weiter zu verbessern.

d) in den Niederlanden

Bau eines Rail-Service-Centers im Gebiet von Rotterdam.

Anhang V

(zu Artikel 8)

1. ANGEBOT DER ÖBB FÜR ZUSÄTZLICHE KAPAZITÄT IM GÜTERTRANSIT DURCH ÖSTERREICH (in Zügen)

Achse	Zusätzliche Kapazitäten/Tag für Transitgüterzüge (in beiden Richtungen)			
	sofort	kurzfr.	mit-telfr.	langfr.
Brennerachse	10 ¹⁾	70	—	200 ⁵⁾
Tauernachse Salzburg—Villach—Jesenice oder Tarvisio	10 ²⁾	4	40	—
Pyhrn ³⁾ —Schober-Achse Passau—(Salzburg)—Selzthal—Graz—Spielfeld/Straß	4	11 ⁴⁾	22	60

¹⁾ 28 Züge schon durch das Maßnahmenprogramm „1. Dezember 1989“ realisiert.

²⁾ Davon 4 Züge unmittelbar verfügbar.

³⁾ Höhere Kapazitäten in den Zulaufstrecken, jedoch kurz- und mittelfristig geringe Kapazitätsreserven im Schoberpaßabschnitt.

⁴⁾ Könnte eventuell auf 26 Einheiten erhöht werden, jedoch keine Kapazitätsreserve auf der Bergstrecke über den Schoberpaß.

⁵⁾ Setzt die Errichtung des Brennerbasistunnels und einen Ausbau der Zulaufstrecken in den angrenzenden Nachbarstaaten voraus.

2. MÖGLICHE KAPAZITÄTSSTEIGERUNGEN IN SENDUNGEN BZW. TONNEN

Sofort:

Österreich hat seit dem 1. Dezember 1989 28 zusätzliche Güter- und Kombiverkehrszüge im Brennertransit eingesetzt. In diesen und den bereits vorher eingesetzten Güter- und Kombiverkehrszügen gibt es noch so viele freie Kapazitäten, daß ca. 25% des Straßengütertransits schon heute von der Schiene übernommen werden könnten.

Kurzfristig:

Der gesamte kurzfristige Ausbau wird die Bahnkapazitäten im Transit durch Österreich mehr

als verdoppeln. Ab 1994 steht damit — je nach eingesetzter Kombiverkehrstechnik — eine jährliche zusätzliche Kapazität von 1,1 bis 1,6 Millionen Sendungen oder mehr als 20 Millionen Gütertonnen pro Jahr im kombinierten Verkehr zur Verfügung.

Mittelfristig:

Bis 1996 wird durch den weiteren selektiven zweigleisigen Ausbau sowie sicherungstechnische und betriebstechnische Verbesserungen auf der Tauern- und Pyhrnachse diese Kapazität um weitere 700 000 bis 1,1 Millionen Sendungen pro Jahr erweitert.

Langfristig:

Bis zum Jahr 2000 wird der zweigleisige Ausbau auf der Pyhrn-Schober-Achse beendet sein. Ein Brennerbasistunnel zwischen 2005 und 2010 kann eine weitere Verdoppelung der Zugkapazitäten auf der Brennerroute bis zu 400 Zügen täglich sicherstellen. Ab dem Jahr 2010 kann sich damit die zusätzlich geschaffene Bahnkapazität im kombinierten Verkehr auf ein jährliches Gütervolumen je nach Kombiverkehrstechnik zwischen 50 und 80 Millionen Gütertonnen steigern.

Es ist zu verstehen unter:

sofort:	verfügbar innerhalb der laufenden Fahrplanperiode
kurzfristig:	verfügbar ab Ende 1994
mittelfristig:	verfügbar ab Ende 1996
langfristig:	verfügbar hinsichtlich der Pyhrn-Schober-Achse ab Ende 2000, hinsichtlich der Brenner-Achse ab Ende 2010

Anhang VI

(zu Artikel 10)

Protokollerklärung zu Artikel 10

Die Delegation der Gemeinschaft erklärt, daß die Beihilfen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft dem Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und insbesondere den Artikeln 92, 93 und 77 des Vertrags unterliegen.

Anhang VII

(zu Artikel 13)

Gemeinsame Protokollerklärung zu Artikel 13

1. Die Europäische Gemeinschaft und Österreich nehmen mit Befriedigung zur Kenntnis, daß

der Ministerrat der Europäischen Gemeinschaft beschlossen hat, die Höchstgrenzen für die Gas- und Lärmemissionen als C.O.P.-Werte bei Lastkraftwagen zu senken. Ein Vergleich der vom EG-Ministerrat beschlossenen und von Österreich festgelegten zulässigen Höchstgrenzen als C.O.P.-Werte ist ein Beweis für die auf dem Gebiet der Harmonisierung unternommenen Anstrengungen.

CO	HC	NO _x	Partikel
4,9 g/kWh	1,23 g/kWh	9,0 g/kWh	0,7 g/kWh ≤ 85 kW 0,4 g/kWh > 85 kW

Die Werte gelten ab 1. Oktober 1991 in Österreich und ab 1. Juli 1992 in der Gemeinschaft.

2. Die Europäische Gemeinschaft und Österreich werden sich bemühen, in einer zweiten Phase die zulässigen Emissionswerte als C.O.P.-Werte weiter zu senken, wobei sie sich auf den neuesten Stand der Technik im Bereich des umweltfreundlichen Automobils und der Zusammensetzung der Brennstoffe stützen. Diese zweite Phase wird ebenfalls im Zeichen der Harmonisierung stehen. Der EG-Ministerrat hat beschlossen, ab 1. Oktober 1996 die folgenden Abgaswerte in der Europäischen Gemeinschaft einzuführen:

CO	HC	NO _x	Partikel
4,0 g/kWh	1,1 g/kWh	7,0 g/kWh	0,3/0,15 g/kWh

Die Gemeinschaft und Österreich konsultieren sich gegenseitig, um diese zweite Phase vorzubereiten und spätestens bis zum 1. Januar 1994 die entsprechenden gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere im Bereich der Grenzwerte für Partikelemissionen, zu harmonisieren.

3. Österreich nimmt den Kommissionsvorschlag vom 26. Juni 1991 zur Kenntnis, wonach bis spätestens 1. Oktober 1995 für neu zugelassene LKW Höchstgrenzwerte für Lärmemissionen einzuführen sind:

Lärmemissionen:

Lastkraftwagen ≤ 150 kW: 78 dB

(ISO-Meßverfahren)

Lastkraftwagen > 150 kW: 80 dB

(an den Stadtverkehr, angepaßte Meßverfahren)

Die Republik Österreich erklärt die Absicht, bis spätestens 1. Oktober 1995 für neu zugelassene Lastkraftwagen folgende Höchstgrenzwerte für Lärmemissionen einzuführen:

Lärmemissionen:

Lastkraftwagen ≤ 150 kW: 78 dB

Lastkraftwagen > 150 kW: 80 dB

(ISO-Meßverfahren)

505 der Beilagen

11

Anhang VIII

(zu Artikel 15)

Jahr	%-Satz der Ökopunkte
1991	100,0%
1992	96,1%
1993	87,9%
1994	79,5%
1995	71,7%
1996	65,0%
1997	59,1%
1998	54,8%
1999	51,9%
2000	49,8%
2001	48,5%
2002	44,8% ¹⁾
2003	40,0% ¹⁾

Anhang IX

(zu Artikel 15)

(1) Für jeden Lastkraftwagen, der Österreich durchfährt, sind bei jeder Fahrt (in eine Richtung) folgende Unterlagen vorzulegen:

- a) ein Dokument, aus dem der C.O.P.-Wert für die NO_x-Emission des eingesetzten Lastkraftwagens hervorgeht;
- b) eine gültige Punktekarte, die von den zuständigen Behörden ausgestellt wird.

ad a)

Bei nach dem 1. Oktober 1990 erstmals zugelassenen LKW soll das Dokument, das den C.O.P.-Wert nachweist, eine von der zuständigen Behörde ausgestellte Bescheinigung, in der ein offiziell bestätigter C.O.P.-Wert für den NO_x-Ausstoß angegeben ist, oder die Betriebserlaubnis (Typenschein) sein, in dem der Tag der Zulassung und der bei Erteilung der Betriebserlaubnis gemessene Wert angegeben sind. Im letztgenannten Fall errechnet sich der C.O.P.-Wert, indem der Betriebserlaubniswert um 10% erhöht wird. Ist ein solcher Wert für ein Fahrzeug einmal festgesetzt, so kann er während der Lebensdauer des Fahrzeugs nicht mehr geändert werden.

Bei vor dem 1. Oktober 1990 erstmals zugelassenen und bei solchen LKW, für die keine Bescheinigung vorgelegt wird, wird ein C.O.P.-Wert von 15,8 g/kWh angesetzt.

ad b)

(1) Die Punktekarte enthält eine bestimmte Punktezahl und wird entsprechend dem

¹⁾ Die Reduktion der Ökopunkte für die Jahre 2002 und 2003 basiert auf der Annahme, daß ab dem Jahr 2002 Lastkraftwagen mit einer NO_x-Emission von 5,0 g NO_x/kWh am Markt verfügbar sind.

C.O.P.-Wert der eingesetzten Fahrzeuge folgendermaßen entwertet:

1. Pro g/kWh NO_x-Emission gemäß Absatz 1 lit. a wird ein Punkt benötigt.
2. Dezimalstellen der NO_x-Emissionswerte werden auf die nächsthöhere ganze Zahl aufgerundet, wenn der Dezimalwert 0,5 oder mehr beträgt, und ansonst abgerundet.

(2) Die österreichischen Behörden stellen der Kommission rechtzeitig die sich aus Artikel 15 ergebenden Punktekarten zur Verfügung.

(3) Der Transitausschuß wird alle drei Monate die Zahl der Fahrten und den durchschnittlichen NO_x-Wert der Lastkraftwagen kalkulieren. Die Zulassungsstaaten der Lastkraftwagen werden in der Statistik gesondert ausgewiesen.

(4) Im Fall der Anwendung des Artikels 15 Absatz 5 Ziffer 2 wird die Zahl der Ökopunkte für das folgende Jahr wie folgt reduziert:

Auf Basis der vierteljährlichen durchschnittlichen NO_x-Emissionswerte der Lastkraftwagen des laufenden Jahres (siehe Absatz 3) wird die Prognose der durchschnittlichen NO_x-Emissionswerte der Lastkraftwagen des nächsten Jahres extrapoliert. Der prognostizierte Wert, multipliziert mit 1,04 und der gemäß Artikel 15 Absatz 4 Ziffer 2 ermittelten Zahl der Fahrten, ergibt die Zahl der Ökopunkte für dieses nächste Jahr.

Anhang X

(zu Artikel 17)

BRIEFWECHSEL ZU DEN KONTROLLEN**Schreiben Nr. 1**

Herr Botschafter!

Unter Bezugnahme auf das heute unterzeichnete Abkommen zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und Österreich über den Güterverkehr im Transit auf der Schiene und der Straße beehre ich mich, Ihnen mitzuteilen, daß die Gemeinschaft mit dem Ziel der Erleichterung des Grenzüberschritts, und ohne der Anwendung der Artikel 15 und 16 des Abkommens vorzugreifen, den Artikel 17 des Abkommens in Übereinstimmung mit dem Wortlaut der Verordnung (EWG) 4060/89 des Rates und insbesondere deren Artikel 3, so wie in das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum übernommen, interpretiert.

Für Ihre Zustimmung zum Inhalt dieses Briefes wäre ich Ihnen dankbar.

Genehmigen Sie, sehr geehrter Herr Botschafter, den Ausdruck meiner vorzüglichen Hochachtung.

Schreiben Nr. 2

Herr Generaldirektor!

Ich beehre mich, Ihnen den Erhalt Ihres Briefes mit folgendem Inhalt zu bestätigen:

„Unter Bezugnahme auf das heute unterzeichnete Abkommen zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und Österreich über den Güterverkehr im Transit auf der Schiene und der Straße beehre ich mich, Ihnen mitzuteilen, daß die Gemeinschaft mit dem Ziel der Erleichterung des Grenzübertritts, und ohne der Anwendung der Artikel 15 und 16 des Abkommens vorzugreifen,

den Artikel 17 des Abkommens in Übereinstimmung mit dem Wortlaut der Verordnung (EWG) 4060/89 des Rates und insbesondere deren Artikel 3, so wie in das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum übernommen, interpretiert.

Für Ihre Zustimmung zum Inhalt dieses Briefes wäre ich Ihnen dankbar.“

Ich beehre mich, Ihnen hiermit meine volle Zustimmung zum Inhalt Ihres Schreibens zu bestätigen.

Genehmigen Sie, Herr Generaldirektor, den Ausdruck meiner vorzüglichen Hochachtung.

VORBLATT

1. Problem:

Die Bündelung der europäischen Verkehrsströme im Alpenraum, das ständige Ansteigen des Transitflusses auf der Straße sowie die dadurch bedingte Gesundheits- und Umweltbelastung machen eine dauerhafte Regelung der Transitverkehrsproblematik notwendig, mit der insbesondere auch den Erfordernissen des hochempfindlichen alpinen Ökosystems und den Anliegen der an den Transitrouten wohnhaften Bevölkerung Rechnung getragen wird.

Österreich ist sich andererseits aber durchaus bewußt, daß es zur Aufrechterhaltung der europäischen Wirtschaftsströme auch im eigenen Interesse eine wichtige Funktion zu übernehmen hat.

2. Problemlösung:

Um diesem Problem gerecht zu werden, war eine vertragliche Vereinbarung mit der Europäischen Gemeinschaft, auf die der überwiegende Teil des Straßengütertransits durch Österreich entfällt, erforderlich. Das nunmehr unterzeichnete Transitabkommen wird zu einer entscheidenden Senkung der verkehrsbedingten Umweltbelastungen an den Transitrouten führen. Im einzelnen sieht es während einer Vertragsdauer von zwölf Jahren eine Reduzierung der durch den Straßengütertransit hervorgerufenen Schadstoffemissionen auf 40% der Ausgangswerte vor. Es stellt ferner sicher, daß die Zahl der transitierenden Lkws auf der Basis der Zahl des Jahres 1991 limitiert wird.

3. Alternative:

Das Transitabkommen wurde entsprechend den Beschlüssen des Ministerrates vom 11. April 1989 und in Erfüllung der Erklärung der Bundesregierung vom 18. Dezember 1990 sowie in Übereinstimmung mit den Entschlüssen des Nationalrates E 125-NR/XVII. GP vom 29. Juni 1989 und des Bundesrates vom 11. Mai 1989 verhandelt.

4. Finanzielle Auswirkungen:

Das Transitabkommen beinhaltet folgende Maßnahmen finanzieller Auswirkung:

1. Maßnahmen zur organisatorischen Durchführung des Transitabkommens (zB Ökopunktemodell, Transitausschuß),
2. Eisenbahninfrastrukturmaßnahmen,
3. Förderungsmaßnahmen für den kombinierten Verkehr.

ad Punkt 1:

Für die Erarbeitung der statistischen Unterlagen und Prognosen werden Kosten in der Größenordnung von etwa 1,2 Millionen Schilling pro Jahr entstehen.

Weiters wird der für die Durchführung und ordnungsgemäße Anwendung des Abkommens eingesetzte Transitausschuß administrative Kosten und einen erhöhten Arbeitsaufwand vor allem im Verkehrsressort verursachen sowie eine erhöhte Dienstreisetätigkeit erfordern. Für die dadurch entstehenden Kosten wird in den Budgets der jeweiligen Bundesministerien Vorsorge zu treffen sein.

ad Punkt 2:

Das Gesamtinvestitionsvolumen für die im Transitabkommen vorgesehenen österreichischen Eisenbahninfrastrukturmaßnahmen beträgt für den Zeitraum 1992 bis 1995 etwa 10 Milliarden Schilling.

Hierzu ist festzustellen, daß diese Maßnahmen in den Planungen des Budgets des Bundes und der ASFINAG bereits weitestgehend enthalten sind.

ad Punkt 3:

Soweit diese Förderungsmaßnahmen nicht im Rahmen der kaufmännischen Betriebsführung der Bahn und der Kombiverkehrsgesellschaften umgesetzt werden, könnten sie mit Hilfe bereits bestehender Förderungen finanziert werden.

Artikel 8 in Verbindung mit Anhang V und Artikel 10 des Transitabkommens erfordern entsprechende gemeinwirtschaftliche Leistungsaufträge. Die hiedurch über den Zeitraum von zwölf Jahren entstehenden budgetären Belastungen werden umso geringer ausfallen, je rascher im Straßenverkehr das Prinzip der Kostenwahrheit realisiert werden kann. Hinsichtlich einer Abschätzung der finanziellen Größenordnung können die an die ÖBB geleisteten Abgeltungszahlungen für den kombinierten Verkehr der vergangenen Jahre herangezogen werden. Sie liegen bei zirka 400 Millionen Schilling jährlich.

5. EG-Konformität:

Das Abkommen wurde mit der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft verhandelt und gemäß Artikel 22 dieses Abkommens für die Dauer von zwölf Jahren abgeschlossen. Die Bundesregierung hat dazu festgestellt, daß der gesamte Inhalt dieses Abkommens während der vollen Laufzeit auch für den Fall eines in diesem Zeitraum erfolgenden Beitritts Österreichs zu den Europäischen Gemeinschaften gewahrt werden muß.

Im Vergleich zur derzeit EG-intern geltenden Rechtslage enthält das Abkommen einige innovative verkehrspolitische Grundsätze. Das Abkommen steht in Einklang mit den Zielen der Gemeinschaft, eine umweltorientiertere, auf die langfristige Tragbarkeit bedachte Verkehrspolitik zu schaffen.

Erläuterungen

1. Allgemeiner Teil
 - 1.1. Das Problem des Gütertransitverkehrs
 - 1.2. Entstehungsgeschichte des Abkommens
 - 1.3. Ziele des Abkommens
 - 1.4. Aufbau des Abkommens
 - 1.5. Institutionelle Bestimmungen
 - 1.6. Rechtliche Gesichtspunkte
 - 1.7. Finanzielle Auswirkungen
2. Besonderer Teil

1. Allgemeiner Teil

1.1. Das Problem des Gütertransitverkehrs

Das Wachstum des alpenquerenden Güterverkehrs entwickelt sich seit Jahren überproportional zu jenem der österreichischen Volkswirtschaft bzw. der Volkswirtschaften der umgebenden Staaten. Der Zuwachs ergibt sich fast ausschließlich aus einer Erhöhung der Zahl der Lkw-Transporte:

Zwischen 1970 und 1988 ist der Straßengütertransit von etwa 3 Millionen t/Jahr auf knapp 22 Millionen t gestiegen, während sich der Transit auf der Schiene in derselben Periode nur geringfügig erhöht hat. Durch diese Entwicklung ist es zu einer dramatischen Veränderung der Anteile von Straße und Schiene gekommen: 1970 gingen 30% des Gütertransitverkehrs über die Straße, 70% wurden über die Schiene abgewickelt. Nur 17 Jahre später hatte sich diese Relation in das genaue Gegenteil verkehrt.

Mit dem Ansteigen der mit diesem Verkehr verbundenen Belastungen und bei weitgehend fehlender Akzeptanz dieser Belastungen seitens der Bevölkerung ergab sich die Notwendigkeit, mit der Gemeinschaft eine dauerhafte Regelung der Transitverkehrsproblematik zu vereinbaren, die den Erfordernissen des hochempfindlichen alpinen Ökosystems und den Anliegen der an den Transitrouten wohnhaften Bevölkerung Rechnung trägt.

Das am 2. Mai 1992 in Porto unterzeichnete Abkommen zwischen der Republik Österreich und der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft über den Güterverkehr im Transit auf der Schiene und der Straße entspricht dieser Zielsetzung.

Es ist das Ergebnis eines mehrjährigen Verhandlungsprozesses und schafft in Übereinstimmung mit den Erfordernissen des Gesundheits- und Umweltschutzes neue Rahmenbedingungen für die Entwicklung des alpenquerenden Verkehrs durch Österreich.

1.2. Entstehungsgeschichte des Abkommens

Schon zu Beginn der achtziger Jahre hatte Österreich darauf gedrängt, mit der Gemeinschaft eine tragfähige Lösung des Transitverkehrsproblems zu erarbeiten:

1985 hatte der damalige Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, Dkfm. Ferdinand Lacina, die Gemeinschaft darauf aufmerksam gemacht, daß die österreichische Aufnahmekapazität als Drehscheibe des Nord-Süd-Verkehrs ihre Grenzen erreicht hat. In der Folge signalisierte Österreich seine Bereitschaft, mit der Gemeinschaft über den Eisenbahn- und den kombinierten Verkehr sowie über eine Verbesserung der entsprechenden Infrastruktur zu verhandeln.

Im Dezember 1987 griff der Verkehrsministerrat der EG diese österreichische Bereitschaft auf und beschloß, mit Österreich in Verhandlungen zur Lösung der Problematik des alpenquerenden Transitverkehrs einzutreten.

Im Verlauf des Jahres 1988 wurden die beiderseitigen Ausgangspositionen und Zielsetzungen in einer ersten exploratorischen Phase eingehend analysiert.

Von der Gemeinschaft wurde als vorrangiges Ziel die weitere Liberalisierung des Straßenverkehrs genannt. Sie stellte die Forderung nach Transitfreiheit und freier Wahl des Verkehrsmittels an die Spitze ihrer Überlegungen und drängte darauf, daß der Warenaustausch auch in Zukunft in ungehinderter Weise primär über die Straße abgewickelt werden könne.

Österreichischerseits wurde demgegenüber die besondere ökologische Sensibilität des Alpenraumes in den Vordergrund gestellt und das Erfordernis umgehender Entlastungsmaßnahmen unterstrichen. Es könne von der entlang der Transitrouten

lebenden Bevölkerung nicht länger erwartet werden, daß sie die mit dem Transitverkehr einhergehenden, ständig wachsenden Belastungen weiter akzeptiert. Österreich sei sich seiner Transitfunktion durchaus bewußt, habe diese aber nicht nur erfüllt, sondern übererfüllt.

Der alpenquerende Verkehr stelle ein gesamteuropäisches Problem sui generis dar, für das auch seitens der Gemeinschaft entsprechende Verantwortung übernommen werden müsse.

Weiters mußte die Gemeinschaft von der Notwendigkeit einer Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene überzeugt und darauf hingewirkt werden, daß der verbleibende Straßentransit in Hinkunft auf eine umweltfreundliche Art abgewickelt wird.

Österreichischerseits wurde insbesondere klargemacht, daß es sich nicht um Verhandlungen im klassischen Sinn handle, bei denen Konzessionen und Gegenkonzessionen einander gegenüberstehen, sondern um ein gesamteuropäisches Problem, für das gemeinsame dauerhafte Lösungen unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Umweltschutzes, der Lebensqualität der vom Transit betroffenen Bevölkerung, der Verkehrssicherheit und der Bevölkerungsakzeptanz gefunden werden müssen.

Die beiderseitigen Verhandlungspositionen wurden im Verlauf der exploratorischen Gespräche im Jahr 1988 wiederholt und mit Nachdruck dargelegt. Die von der österreichischen Delegation geleistete Überzeugungsarbeit reichte damals jedoch noch nicht aus, um die diametral entgegengesetzten Ausgangspositionen zu überbrücken bzw. um die Gemeinschaft zu einem Einschwenken auf die österreichische Linie zu bewegen.

Dieses Faktum spiegelte sich auch in dem nach Abschluß der Sondierungsphase verabschiedeten ergänzten Verhandlungsmandat des EG-Rates für die Kommission vom Dezember 1988 wider, das nach wie vor das Ziel der Verkehrsfreiheit und den Abbau von Hemmnissen im Transitverkehr in den Vordergrund stellte bzw. die weitere Erleichterung des Straßentransits über österreichisches Hoheitsgebiet als vorrangiges Verhandlungsziel nannte.

Diese Haltung des EG-Verkehrsministerrates war für Österreich umso enttäuschender, als das Europäische Parlament noch im November 1988 einen eindringlichen Appell an Rat und Kommission gerichtet hatte, gemeinsam mit Österreich eine Entlastung der Straße durch Ausbau der Schiene zu verwirklichen.

In der anschließenden Phase kam es jedoch zu einer gewissen Weiterentwicklung der Position der Gemeinschaft. In der Folge war es möglich, über ein breiteres Spektrum von Fragen einschließlich der Zusammenarbeit im Eisenbahnbereich zu sprechen.

Damit wurde der Weg frei, am 21. April 1989 eine erste Plenartagung anzuberaumen und die formelle Phase der Transitverhandlungen einzuleiten. In die österreichische Delegation wurden in Berücksichtigung eines entsprechenden Beschlusses der Landeshauptmännerkonferenz auch Vertreter der Tiroler sowie der Salzburger Landesregierung als gemeinsame Vertreter der Bundesländer eingebunden.

Eine konkrete Annäherung der Standpunkte zeichnete sich in der Folge in den vom EG-Verkehrsministerrat im Dezember 1989 verabschiedeten Schlußfolgerungen ab. Diese erkannten die möglichst weitgehende Verlagerung des Transitverkehrs von der Straße auf die Schiene — insbesondere mit Hilfe des kombinierten Verkehrs — als mittel- und langfristige Lösung an und bezeichneten die Minderung der Belastungen für die Bevölkerung als notwendiges Ziel.

1990 wurden zwei Arbeitsgruppen für den kombinierten Verkehr einerseits und den umweltfreundlichen Lkw andererseits eingesetzt. Diese erarbeiteten eine gemeinsame Position in den Fragen der koordinierten Förderung des Eisenbahnverkehrs und der Einführung von modernen Grenzwerten für Lkw-Emissionen.

Gleichzeitig gelang es in bilateralen bzw. trilateralen Verhandlungen mit der Bundesrepublik Deutschland und Italien, für die Ordnung des Transitverkehrs über österreichisches Hoheitsgebiet wesentliche Abkommen abzuschließen. Diese Abkommen bilden eine wichtige Grundlage für den im Transitabkommen vorgesehenen Ausbau des Eisenbahnverkehrs einschließlich des Kombiverkehrs.

Im Rahmen der Plenarverhandlungen wurde von österreichischer Seite auch der Vorschlag eines degressiven Plafonierungsmodells für die Zahl der Transitarfahrten eingebracht, dem die Kommission jedoch aus EG-rechtlichen Überlegungen nicht folgen konnte.

Im weiteren Verlauf der Verhandlungen erklärte sich die Gemeinschaft hingegen bereit, eine Lösungsmöglichkeit in Betracht zu ziehen, die auf einer Beschränkung und Reduzierung der Umweltbelastung beruht.

Österreichischerseits wurde in der Folge ein Ökopunktemodell vorgelegt, das eine Verminderung der Schadstoffemissionen um 60% der Ausgangswerte innerhalb von zwölf Jahren vorsah, die Zahl der zulässigen Fahrten vom Gesamtemissionsvolumen abhängig machte und als zusätzliche mengenmäßige Absicherung auch Plafonierungselemente enthielt.

Auf dieser Basis konnten die Plenarverhandlungen mit der Paraphierung eines Abkommenstextes am 3. Dezember 1991 zu einem erfolgreichen Abschluß geführt werden.

1.3. Ziele des Abkommens

Das Abkommen beruht auf der ausdrücklich festgehaltenen Erwägung, daß die Alpen der Entwicklung des Straßenverkehrs natürliche Grenzen setzen und sich daraus „bestimmte Unterschiede in der Straßenverkehrsgesetzgebung der Vertragspartner“ ergeben. Die Gemeinschaft folgt damit der österreichischerseits von Anfang an vertretenen Sicht. Die Zusammenarbeit in verschiedenen Bereichen, insbesondere beim alpenquerenden Verkehr, soll verstärkt werden.

Weiters wird als wichtiges Ziel des Abkommens festgelegt, daß die durch den Straßengütertransit bedingte Belastung der Umwelt stufenweise verringert werden soll. Dabei wird davon ausgegangen, daß „der kombinierte Verkehr unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen, ökologischen, sozialen und sicherheitstechnischen Aspekte die beste Gewähr dafür bietet, daß das wachsende Ausmaß des alpenquerenden internationalen Verkehrs vor allem mittel- und langfristig bewältigt werden kann“. Der Verkehrszuwachs soll also auf die Schiene verlagert werden.

Zur Verwirklichung dieser Zielsetzung enthält das Transitabkommen ein gemeinsames Infrastrukturmaßnahmenprogramm sowie ein Maßnahmenprogramm zur Förderung des kombinierten Verkehrs, um die forcierte Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene sicherzustellen.

Das Abkommen definiert die vier für den Transitverkehr relevanten Hauptachsen des Schienenverkehrs. In der Vergangenheit unterbliebene Investitionen sollen durch aufeinander abgestimmte Maßnahmenpakete der betroffenen Länder raschestmöglich nachgeholt werden. Daneben wurden Kataloge von Förderungsmaßnahmen für den Eisenbahnverkehr und den kombinierten Verkehr ausgearbeitet. Dadurch soll der Schienenverkehr leistungsfähiger und attraktiver gestaltet sowie den Benutzerbedürfnissen in zunehmendem Maße angepaßt werden.

Für den Bereich des Straßenverkehrs einigten sich die Vertragsparteien darauf, grundsätzlich „Umweltnormen auf hohem Schutzniveau“ einzuführen und sich dabei „auf die fortschrittlichste und wirtschaftlich vertretbare Technologie“ zu stützen.

Um den Anreiz für eine ehestmögliche Umstellung auf umweltfreundliche Fuhrparks zu erhöhen, sieht das Abkommen als verkehrs- und umweltpolitisches Novum ein Ökopunktesystem vor. Dieses kombiniert quantitative und qualitative Elemente und soll zusätzlich zur bereits erwähnten Umstellung des Fuhrparks auch den Verlagerungseffekt auf die Schiene sowie die angestrebte Rückverlagerung des Umwegtransits unterstützen.

Die auf der Grundlage der Daten des Jahres 1991 errechneten Ökopunkte sollen österreichischerseits der Kommission der EG zur Verfügung gestellt und von dieser an die Mitgliedstaaten verteilt werden.

Für den Fall, daß die für das Jahr 1991 festgelegte Zahl der Transitzugfahrten in einem der Folgejahre durch forcierten Einsatz schadstoffarmer Lkws um mehr als 8% überschritten wird, kommt als zusätzliche Sicherung das in Artikel 15, Absatz 5, Ziffer 2 und Anhang IX erwähnte Plafonierungssystem zum Tragen: Dieses sieht eine Reduzierung der für das kommende Jahr vorgesehenen Ökopunktezahls in dem Ausmaß vor, daß die Zahl der Fahrten des Jahres 1991 um nicht mehr als 4% überschritten wird.

In Ergänzung dazu enthält das Transitabkommen ein Grundkonzept für die Anlastung der aus dem Verkehr entstehenden volkswirtschaftlichen Kosten nach dem Verursacherprinzip. Dieses soll in einer ersten Phase die Wegekosten, in einer weiteren Phase auch die externen, insbesondere die im Umweltbereich entstehenden Kosten des Straßen-güterverkehrs betreffen.

Neben diesen grundlegenden Bestimmungen wird noch eine Reihe weiterer Fragen geregelt, unter denen aus österreichischer Sicht insbesondere die Beibehaltung des geltenden höchsten zulässigen Gesamtgewichts von 38 t zu erwähnen ist.

1.4. Aufbau des Abkommens

Das Transitabkommen besteht neben einer Präambel aus fünf Teilen, von denen der erste „Ziele, Anwendungsbereich und Definitionen“ festlegt.

Der zweite Teil beinhaltet die Regelungen betreffend den „Eisenbahn- und den kombinierten Verkehr“ und betrifft ua. die Transitverkehrsachsen, die für sie vorgesehenen Infrastrukturarbeiten sowie die Festsetzung der Preise.

Der dritte Teil des Abkommens bezieht sich auf den Bereich des „Straßenverkehrs“. Er beinhaltet ua. Bestimmungen über Gewichte und Abmessungen der Lkws, Emissionen und die Kostenanlastung nach dem Verursacherprinzip. Sein Kernstück ist die Regelung des Ökopunktesystems.

Der vierte Teil regelt die Durchführung der „Kontrollen“.

Der fünfte Teil enthält die „Allgemeinen Schlußbestimmungen“, die ua. die Frage einseitiger Maßnahmen, die Konstituierung und den Aufgabenbereich des Transitausschusses sowie die Festlegung der Geltungsdauer des Abkommens betreffen. Weiters wird festgestellt, daß die Umsetzung des Ökopunktesystems noch einer Verwaltungsvereinbarung bedarf.

Die Anhänge I bis X sind integrierender Bestandteil des Abkommens. Sie enthalten genauere Regelungen betreffend folgende Fragen:

- Anhang I: die vier Hauptachsen des Schienenverkehrs
- Anhang II: die in Österreich durchzuführenden Infrastrukturmaßnahmen
- Anhang III: eine Erklärung der EG zu den auf Gemeinschaftsgebiet durchzuführenden Infrastrukturmaßnahmen
- Anhang IV: die auf dem Gebiet der EG durchzuführenden Infrastrukturmaßnahmen
- Anhang V: das Angebot der ÖBB für zusätzliche Kapazität im Gütertransit durch Österreich sowie mögliche Kapazitätssteigerungen in Sendungen bzw. Tonnen
- Anhang VI: eine Erklärung der EG betreffend die Rechtslage bei der Beihilfenvergabe nach dem EWG-Vertrag
- Anhang VII: eine gemeinsame Protokollerklärung zu den Emissionsvorschriften
- Anhang VIII: die Staffelung der Senkung der Emissionswerte nach dem Ökopunktesystem
- Anhang IX: die praktische Überprüfung des Ökopunktesystems
- Anhang X: einen Briefwechsel betreffend die Kontrollen

1.5. Institutionelle Bestimmungen

Zur Überwachung der ordnungsgemäßen Durchführung des Abkommens wird ein Transitausschuß geschaffen, der alle drei Jahre Bericht über die Auswirkungen des Straßengüterverkehrs auf Umwelt- und Lebensqualität der Bevölkerung, die Verringerung der Emissionen des Straßengüterverkehrs, die Anlastung der Wegekosten sowie die Kapazitätsauslastung des kombinierten Verkehrs in Österreich und der Schweiz erstattet und gegebenenfalls Vorschläge unterbreitet. Er kann weiters in Eilfällen befristete Maßnahmen treffen.

Er berät ferner über — allenfalls auch im Zusammenhang mit dem Ökopunktesystem — auftretende Probleme und hat die Aufgabe, Streitfälle gütlich zu regeln.

1.6. Rechtliche Gesichtspunkte

Das Abkommen hat gesetzändernden und gesetzergänzenden Charakter und bedarf daher der Genehmigung des Nationalrates gemäß Artikel 50 Absatz 1 B-VG.

Das Abkommen ist hinsichtlich einiger Bestimmungen im innerstaatlichen Bereich nicht unmittelbar anwendbar. Von einer Beschlußfassung gemäß

Artikel 50 Absatz 2 B-VG soll jedoch Abstand genommen werden, da dies die unmittelbare Anwendbarkeit des gesamten Abkommens und damit auch der unmittelbar anwendbaren Bestimmungen ausschließen würde.

Daher soll durch die Erlassung flankierender innerstaatlicher Durchführungsbestimmungen zu den nicht unmittelbar anwendbaren Bestimmungen des Abkommens spätestens gleichzeitig mit der Genehmigung des gegenständlichen Abkommens durch den Nationalrat sichergestellt werden, daß diese Regelungen spätestens gleichzeitig mit dem Abkommen in Kraft treten. Die zur Ausführung des Abkommens erforderlichen Änderungen des Güterbeförderungsgesetzes, BGBl. Nr. 63/1952, zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 572/1987, und des Kraftfahrzeuggesetzes, BGBl. Nr. 267/1967, zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 695/1991, werden dem Nationalrat so vorgelegt werden, daß sie zum gleichen Zeitpunkt wie das Abkommen in Kraft treten können.

Das Abkommen enthält keine verfassungsändernden Bestimmungen.

Die Bestimmungen der Artikel 18, Artikel 20 und Artikel 21 sind geeignet, auch den selbständigen Wirkungsbereich der Länder zu berühren. Das Abkommen bedarf daher der Zustimmung des Bundesrates gemäß Artikel 50 Absatz 1, 2. Satz B-VG.

Das Abkommen ist in dänischer, deutscher, englischer, französischer, griechischer, italienischer, niederländischer, portugiesischer und spanischer Sprache abgefaßt und in diesen Sprachen gleichermaßen authentisch. Gegenstand der Genehmigung des Nationalrates sowie der Zustimmung des Bundesrates werden daher alle Sprachfassungen sein.

Im Sinne der bestehenden Praxis kann bei Vorliegen mehrerer authentischer Texte aus Gründen der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit davon abgesehen werden, alle authentischen Texte dem Nationalrat zur Genehmigung zuzuleiten und im Bundesgesetzblatt kundzumachen.

Im vorliegenden Fall erscheint es daher zweckmäßig, dem Nationalrat nur die deutsche Sprachfassung samt Erläuterungen in gedruckter Form zuzuleiten. Die übrigen authentischen Sprachfassungen werden in je einem Exemplar zur Auflage in der Parlamentsdirektion zwecks allfälliger Einsichtnahme bereitgestellt (siehe § 23 Absatz 2 Geschäftsordnungsgesetz 1975).

Das Abkommen selbst wird sodann nur in der deutschen, der französischen und der englischen Fassung im Bundesgesetzblatt kundgemacht werden. Hinsichtlich der dänischen, griechischen, italienischen, niederländischen, portugiesischen und

spanischen Textfassungen des Abkommens kann durch Beschluß des Nationalrates gemäß Artikel 49 Absatz 2 B-VG die Kundmachung derart vorgesehen werden, daß die genannten Sprachfassungen während der Amtsstunden im Bundesministerium für auswärtige Angelegenheiten sowie im Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zur öffentlichen Einsichtnahme aufliegen.

1.7. Finanzielle Auswirkungen

Das Transitabkommen beinhaltet folgende Maßnahmen finanzieller Auswirkung:

1. Maßnahmen zur organisatorischen Durchführung des Transitabkommens (Ökopunktemodell, Transitausschuß),
2. Eisenbahninfrastrukturmaßnahmen,
3. Förderungsmaßnahmen für den kombinierten Verkehr.

ad Punkt 1:

Die Einführung des Ökopunktemodells erfordert die Drucklegung von eigenen Ökopunkte-Formularen samt den dazugehörigen Ökopunkte-Marken. Die hierdurch entstehenden Kosten werden jedoch auf der anderen Seite durch den Wegfall der Formulare jener Kontingente kompensiert, die durch das Ökopunktesystem ersetzt werden, sodaß weitgehend von einer Kostenneutralität ausgegangen werden kann.

Gemäß Anhang IX Absatz 3 des Transitabkommens ist eine laufende (quartalsmäßige) Berechnung der Ökopunkte vorzunehmen. Des weiteren muß bis spätestens Mitte Jänner des nächstfolgenden Jahres die Anzahl der Ökopunkte für das abgelaufene Jahr feststehen, um die Zahl der Ökopunkte für das aktuelle Jahr ermitteln zu können. Dazu ist es erforderlich, während des ganzen Jahres stets über aktuelle statistische Unterlagen und Prognosen zu verfügen. Dies ist durch eine Auftragsvergabe an ein geeignetes Institut sicherzustellen. Dieser Auftrag muß für die Dauer des Transitabkommens vergeben werden. Die hierbei jährlich anfallenden Kosten werden in der Größenordnung von etwa 1,2 Millionen Schilling liegen.

Die Kontrolle des Ökopunktesystems wird, solange sie im Zuge der Grenzabfertigung durch die Zollbehörden erfolgen kann, keine zusätzlichen Kosten verursachen, da sie an die Stelle der bisherigen Kontrollen nach dem Güterbeförderungsgesetz tritt. Bei einem Wegfall dieser Grenzabfertigung durch die Zollbehörden nach einem Beitritt Österreichs zur EG wird die Kontrolle nach den dann gegebenen Verwaltungsstrukturen zu erfolgen haben und dort zweifellos Kosten verursachen, die derzeit aber nicht meßbar sind und überdies durch den Entfall der Kosten der

Grenzabfertigung gesamthaft betrachtet kompensiert werden.

Der zur Durchführung und Überwachung des Transitabkommens eingesetzte Transitausschuß wird infolge seiner Aufgaben (formal verankerte Konsultationsverpflichtungen in bestimmten Bereichen, fixe Tagungstermine, Verpflichtung zur dreijährigen Berichterstellung) administrative Kosten, erhöhten Arbeitsaufwand und eine vermehrte Dienstreisetätigkeit erfordern. Für die hierdurch entstehenden zusätzlichen Kosten wird in den Budgetplanungen der jeweiligen Ressorts Vorsorge zu treffen sein.

ad Punkt 2:

Gemäß Artikel 6 in Verbindung mit Anhang II und Artikel 7 in Verbindung mit Anhang III erklären die Vertragsparteien, zur Kapazitätserweiterung der Schiene eine Reihe konkreter Infrastrukturmaßnahmen zu verwirklichen. Das Investitionsvolumen für die auf Grund des Transitabkommens in einem Zeitraum von 1992 bis 1995 zu realisierenden österreichischen Eisenbahninfrastrukturmaßnahmen beträgt 10 Milliarden Schilling. Hiervon werden zirka 6,6 Milliarden durch die ASFINAG und zirka 3,4 Milliarden aus dem Budget zu finanzieren sein. Weiters ist festzustellen, daß ein Teil dieser Maßnahmen bereits realisiert wird (zB: Umfahrung Innsbruck), die anderen Infrastrukturmaßnahmen (Pyhrn-Schober-Achse) in den Plänen der öffentlichen Hand enthalten und — soweit im Rahmen der ASFINAG budgetiert — auch finanziell beschlossen sind.

ad Punkt 3:

Artikel 9 und 10 des Transitabkommens enthalten ein spezifisches Förderungsprogramm für den kombinierten Verkehr. Hierbei wurde eine Unterteilung vorgenommen in Maßnahmen, die vom Staat, und Maßnahmen, die von den Eisenbahnunternehmen zu realisieren sind. Der Verbindlichkeitsgrad dieser Bestimmungen ist im Sinne von Erlaubnissen bzw. Empfehlungen zu verstehen. Hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen wird davon auszugehen sein, daß den Bahnen und Kombigesellschaften diese Förderungsmaßnahmen, soweit sie nicht im Rahmen ihrer kaufmännischen Betriebsführung umgesetzt werden können, mit Hilfe bereits bestehender Förderungen finanziert werden.

Finanzielle Belastungen werden jedoch aus Artikel 8 in Verbindung mit Anhang V und Artikel 10 des Transitabkommens resultieren. Dies in Konsequenz der Tatsache, daß gegenwärtig die Straße im Vergleich zur Schiene wesentlich stärker subventioniert ist und bei weitem nicht die von ihr tatsächlich verursachten Kosten trägt. Zwischen der

Straße und der Schiene bestehen daher keine ausgewogenen Wettbewerbsbedingungen, weshalb die Schiene auch mittelfristig nicht in der Lage sein wird, ohne Subventionen konkurrenzfähige Tarife (insbesondere im kombinierten Verkehr) zur Straße anzubieten. Das Abkommen sieht daher ausdrücklich für seine volle Laufzeit die Zulässigkeit der Gewährung von Beihilfen für die Schieneninfrastruktur, feste und bewegliche Umschlageinrichtungen, rollendes Material und zum Ausgleich der Kostenunterdeckung im Betrieb vor.

Eine wesentliche Voraussetzung für das Zustandekommen des Transitabkommens war die österreichische Verpflichtung, die im Anhang V genannten zusätzlichen Eisenbahnkapazitäten zu schaffen. Es wird daher, so lange bis vergleichbare Wettbewerbsbedingungen für die Verkehrsträger Straße und Schiene vorliegen, erforderlich sein, durch entsprechende gemeinwirtschaftliche Leistungsaufträge an die Bahnen die Erfüllung dieser Verpflichtung sicherzustellen. Dies gilt auch im Hinblick auf die generelle Erfüllung der Zielsetzungen des Abkommens und der Erklärung der Bundesregierung (Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene). Die hierdurch entstehenden budgetären Belastungen lassen sich gegenwärtig noch nicht genau abschätzen. Hinsichtlich der Größenordnung können die finanziellen Abgeltungsbeträge für den kombinierten Verkehr der vergangenen Jahre herangezogen werden. Für das Jahr 1990 betrug die Abgeltung 361 Millionen Schilling; für das Jahr 1991 wurde der gleiche Betrag veranschlagt. Diese Kosten werden sich im Ausmaß der Realisierung des Prinzips der Kostenwahrheit im Straßenbereich überproportional reduzieren, sodaß gesamtwirtschaftlich dadurch sogar eine Kostenentlastung eintreten wird.

2. Besonderer Teil

Präambel:

Die Präambel reflektiert die verkehrspolitische Notwendigkeit, daß die durch den alpenquerenden Transitverkehr verursachten Probleme einer dauerhaften Lösung bedürfen. Der internationale Handel kann nur dann nachhaltig reibungslos abgewickelt werden, wenn er die Erfordernisse der Lebensqualität der betroffenen Bevölkerung und den Schutz der Umwelt gewährleistet. Der Straßenverkehr muß so umweltverträglich wie möglich abgewickelt werden.

Dieses Abkommen trägt daher der Tatsache Rechnung, daß sich die Emissionen des Straßenverkehrs auf Grund der geographischen, topographischen und meteorologischen Besonderheiten in den Alpentälern besonders belastend und nachhaltig auswirken. Der unmittelbare Zusammenhang zwischen Gesundheitsschäden und Lärm- sowie Schad-

stoffbelastungen ist heute wissenschaftlich nachgewiesen. Deshalb verpflichten sich die Vertragsparteien, die bestehenden quantitativen und qualitativen Belastungen des Straßengütertransitverkehrs durch die Verlagerung auf die Schiene und den kombinierten Verkehr sowie den Einsatz der modernsten verfügbaren Fahrzeugtechnologie raschest abzubauen. Darüber hinaus rechtfertigt diese besondere Situation der Alpen die Beibehaltung und Zulässigkeit spezifischer Straßenverkehrsvorschriften wie zB: Nachtfahrverbote, Geschwindigkeits- und Gewichtsbegrenzungen usw. Die Vertragsparteien sind sich darüber einig, daß ein weiteres substantielles Anwachsen des Straßenverkehrs im alpenquerenden Verkehr nicht mehr möglich ist.

Zu Artikel 1:

Artikel 1 legt die Ziele des Abkommens fest. Im Hinblick auf die europäische Dimension der Problematik des alpenquerenden Verkehrs sind koordinierte Maßnahmen und eine intensiviertere Zusammenarbeit auf europäischer Ebene erforderlich. Vordringlichstes Ziel ist es, den Straßenverkehr in einer Weise zu regeln, daß der Schutz der Gesundheit der Bevölkerung und der Umwelt gewährleistet ist. Um eine Verlagerung des Güterverkehrs auf das umweltschonendere Verkehrsmittel Schiene erreichen zu können, sollen koordinierte Maßnahmen zur Förderung des Eisenbahnverkehrs und insbesondere des kombinierten Verkehrs getroffen werden.

Zu Artikel 2:

Der örtliche Anwendungsbereich des Abkommens wird dahin gehend festgelegt, daß es auf den Transitverkehr durch österreichisches Hoheitsgebiet angewendet werden soll. In Absatz 2 wird der sachliche Anwendungsbereich global durch die Aufzählung der Schwerpunkte des Abkommens umschrieben. Demnach erstreckt sich die Zusammenarbeit der Vertragsparteien auf die Bereiche Ausbau des Eisenbahnverkehrs und der zugehörigen Infrastruktur, Ausbau des kombinierten Verkehrs und Regelung des Straßengüterverkehrs.

Zu Artikel 3:

In Artikel 3 wird in Form von Legaldefinitionen für verschiedene Fachbegriffe die Bedeutung festgelegt, die ihnen im Rahmen dieses Abkommens zukommen soll. Dessenungeachtet wurden aber dort, wo es die leichtere Lesbarkeit einzelner Bestimmungen verlangt, den Begriff erläuternde Ergänzungen wiederholt (so bezieht sich der Ausdruck „Transitverkehr“ gemäß Artikel 3 Absatz 1 jedenfalls nur auf Verkehr durch österreichisches Hoheitsgebiet, Artikel 15 Absatz 2 spricht

dennoch vom „Transitverkehr durch Österreich“). Die Definitionen Lastkraftwagen, höchstzulässiges Gesamtgewicht und Achslast sind ident mit den im österreichischen Kraftfahrzeuggesetz enthaltenen Bestimmungen. Dies gilt auch für die Definition des kombinierten Verkehrs mit der Besonderheit, daß das österreichische Hoheitsgebiet im Vor- und Nachlauf nicht ausschließlich auf der Straße transitiert werden darf.

Zu Artikel 4:

Artikel 4 Absatz 1 legt fest, daß die Förderung und der Ausbau des konventionellen Eisenbahnverkehrs und des kombinierten Verkehrs wesentliche Mittel zur Lösung des alpenquerenden Verkehrs darstellen. Die Vertragsparteien verpflichten sich, die hierzu erforderlichen Infrastruktur- und Begleitmaßnahmen koordiniert und parallel durchzuführen.

Absatz 2 verweist darauf, daß die in den Artikeln 6 bis 10 genannten Maßnahmen den Zielen und Ergebnissen anderer transitverkehrsrelevanter Abkommen entsprechen, die von Österreich mit bestimmten EG-Mitgliedstaaten bereits abgeschlossen wurden. Ferner bekräftigen Österreich und die EG, die Realisierung der in diesen Abkommen enthaltenen Maßnahmen mit allen Mitteln zu unterstützen.

Zu Artikel 5:

Eine wesentliche Voraussetzung zur Förderung des kombinierten Verkehrs ist die Festlegung eines europäischen Netzes für den kombinierten Verkehr. Ein derartiges transitrelevantes Hauptnetz für den kombinierten Verkehr wird in Anhang I definiert. Absatz 2 ermöglicht, diese Hauptsachen den geänderten technischen, wirtschaftlichen und ökologischen Rahmenbedingungen des Transitverkehrs anzupassen. Die entsprechenden diesbezüglichen Vorschläge sind vom Transitausschuß zu unterbreiten.

Zu Artikel 6:

In diesem Artikel verpflichtet sich Österreich, die im Anhang II enthaltenen Infrastrukturmaßnahmen zu verwirklichen. Diese umfangreichen infrastrukturellen Maßnahmen sind notwendig, um entsprechende zusätzliche Bahnkapazitäten zu schaffen. Darüber hinaus dienen sie auch der Verbesserung der Angebotsqualität im Schienenverkehr und im kombinierten Verkehr.

Zu Artikel 7:

Analog zu Österreich verpflichtet sich auch die EG, infrastrukturelle Maßnahmen im Bereich des

Schienenverkehrs zu setzen. Sie werden in Anhang III und IV spezifiziert.

Zu Artikel 8:

In diesem Artikel verpflichten sich die Vertragsparteien im Rahmen ihrer Zuständigkeiten und in Übereinstimmung mit den zur Verfügung stehenden Mitteln, die in Anhang V angeführten freien Schienenkapazitäten raschest auszulasten. Anhang V selbst führt die freien Kapazitäten in Zügen pro Tag an. Er beruht auf umfangreichen Kapazitätsberechnungen der Eisenbahnverwaltung.

Zu Artikel 9:

Artikel 9 enthält einen Maßnahmenkatalog zur Förderung des kombinierten Verkehrs und soll zur wesentlichen Verbesserung der Angebotsqualität beitragen. Absatz 1 enthält jene Begleitmaßnahmen, die von den Vertragsparteien, Absatz 2 die von den Eisenbahnverwaltungen und sonstigen für die Realisierung zuständigen Stellen zu setzen sind. Diese Zuteilung erfolgte in Berücksichtigung der EG-Rechts- und Kompetenzlage in diesem Bereich.

Zu Artikel 10:

Artikel 10 verankert das Prinzip der autonomen Preisfestsetzung, wobei jedoch in Hinblick auf die Konkurrenzfähigkeit die Tarife im kombinierten Verkehr jenen des Straßenverkehrs vergleichbar sein sollen.

Absatz 2 verpflichtet die Vertragsparteien zu verhindern, daß Beihilfemaßnahmen (zB die Senkung der Preise im kombinierten Verkehr durch die Gewährung von Rabatten oder Beihilfen) durch kontraproduktive Maßnahmen einer anderen Partei zunichte gemacht werden. Eine derartige Vorgangsweise war wiederholt im Brennerverkehr feststellbar, als Preissenkungen der ÖBB für die Rollende Landstraße durch Preiserhöhungen der anderen Eisenbahnverwaltungen kompensiert wurden.

In Absatz 3 wird festgelegt, daß die Vertragsparteien zur Förderung des alpenquerenden kombinierten Verkehrs Infrastruktureinrichtungen, Einrichtungen für den Umschlag von Ladeeinheiten und kombifähiges Equipment fördern können. Ferner können Beihilfen gewährt werden, um Kostenunterdeckungen im kombinierten Verkehr für die Eisenbahnverwaltungen auszugleichen. Siehe hierzu auch die Ausführungen zu den finanziellen Auswirkungen des Transitabkommens.

Zu Artikel 11:

Für den Fall einer Krisensituation vereinbaren die Vertragsparteien eine rasche und enge Zusammen-

arbeit, um insbesondere sensible Transporte vorrangig weiterbefördern zu können. Die beispielsweise Nennung einer Naturkatastrophe soll deutlich machen, daß nur solche Fälle erfaßt sein sollen, die allgemein unter den Begriff „höhere Gewalt“ zu subsumieren sind, nicht aber die Folgen innenpolitischer Entwicklungen, wie etwa Streiks.

Zu Artikel 12:

Hier wird festgelegt, daß das in Österreich geltende 38-Tonnen-Limit beibehalten wird. Ebenso beibehalten wird der Nutzlastausgleich im Vor- und Nachlauf zum unbegleiteten kombinierten Verkehr (39 t für kranbare Sattelanhänger und 42 t für Container und Wechsellaufbauten). Unter Beachtung dieser Beschränkungen des höchstzulässigen Gesamtgewichtes dürfen Lkw, die den EG-Bestimmungen über das höchstzulässige Längenmaß (16,5 m für Sattelkraftfahrzeuge, 18,35 m für Lkw mit Anhänger) und die höchstzulässige Achslast für die Antriebsachse (11,5 t) entsprechen, im Transitverkehr auf österreichischem Hoheitsgebiet verkehren. Hinsichtlich der letztgenannten Abmessungen und Gewichte übernimmt Österreich im Gleichklang mit der Schweiz im Rahmen des Transitabkommens die in der EG geltenden Fahrzeugnormen.

Zu Artikel 13:

Die Vertragsparteien verpflichten sich, auch im Rahmen der nationalen Gesetzgebung Umweltnormen zur Reduzierung der Abgas-, Partikel- sowie Lärmemissionen von Lastkraftwagen einzuführen. Diese Vorschriften haben einem hohen Schutzniveau zu entsprechen und sollen die jeweils zum Zeitpunkt der Erlassung dieser Vorschriften zur Verfügung stehende fortschrittlichste und wirtschaftlich vertretbare einsetzbare Technologie berücksichtigen. Da auch in diesem Bereich durch eine koordinierte Vorgangsweise eine wesentliche Effizienzsteigerung zu erwarten ist, ist eine regelmäßige Kontaktnahme der Vertragsparteien bei der Vorbereitung solcher Emissionsnormen vorgesehen.

In Absatz 3 wird der allgemeine Grundsatz des Wiener Übereinkommens, wonach Lastkraftwagen, die den Emissionsnormen des Zulassungsstaates entsprechen, ungehindert auf dem Territorium der Vertragspartner verkehren dürfen, deklarativ wiederholt. Darüber hinaus wird klargestellt, daß straßenpolizeiliche Maßnahmen (zB Nachtfahrverbote, Geschwindigkeitsbeschränkungen usw.) von diesem Grundsatz nach wie vor unberührt bleiben.

Zu Artikel 14:

Ein wesentliches Ziel — nicht zuletzt auch aus Gründen der Herstellung gleicher Wettbewerbsvor-

aussetzungen zwischen den Verkehrsträgern — ist es, jedem Verkehrsträger die von ihm verursachten Kosten voll anzulasten. Da derzeit die Straße im Verhältnis zur Bahn ihre Kosten in einem geringeren Ausmaß trägt, soll eine soweit wie möglich abgestimmte Lösung der Belastungen des Straßenverkehrs mit Abgaben erfolgen. Zu diesem Zweck streben die Vertragsparteien eine stufenweise Annäherung an das Prinzip der Kostenwahrheit an. In der ersten Phase sollen den Kraftfahrzeugen die Wegekosten (Bau-, Erhaltungs-, Betriebs- und Finanzierungskosten), in der zweiten Phase auch die externen Kosten, insbesondere die Umweltkosten, angelastet werden. Die Kostenanlastung soll nach dem Territorialitätsprinzip erfolgen und die besonderen Kosten der Alpenregion berücksichtigen.

Zur Vorbereitung entsprechender Lösungen beabsichtigen die Vertragsparteien regelmäßige Konsultationen. Für den Bereich der Steuern ist der Abschluß eines Straßenverkehrsbesteuerungsabkommens in Aussicht genommen.

Zu Artikel 15:

Um den Schutz der Umwelt und der Gesundheit der Bevölkerung zu gewährleisten, wird zur Reduzierung der durch den Straßengüterverkehr im Transit durch Österreich verursachten Umweltverschmutzung das sogenannte Ökopunktemodell eingeführt.

Das Ökopunktesystem bewirkt eine Reduzierung der von Lastkraftwagen im Transitverkehr durch Österreich erzeugten Abgas- und Lärmemissionen. Innerhalb dieses Ökopunktemodells soll die Verringerung der Abgas- und Lärmemissionen durch die Reduzierung der Stickoxidemissionen (NO_x-Emissionen) repräsentiert werden, weil diese in Zukunft langsamer zurückgehen werden als alle anderen Emissionskomponenten. Dies liegt darin begründet, daß die Verringerung der NO_x-Emissionen den höchsten technischen Aufwand erfordert. Sollte sich diese Prognose als unzutreffend erweisen, kann der Transitausschuß gemäß Artikel 21 Absatz 3 Ziffer 4. die erforderlichen Maßnahmen zur Beseitigung der festgestellten Abweichungen treffen bzw. den Vertragsparteien Vorschläge für das erforderliche Vorgehen unterbreiten. Ziel des Ökopunktesystems ist es, das gesamte NO_x-Emissionsniveau von Lastkraftwagen mit einem Gesamtgewicht von über 7,5 t im Transit durch Österreich, beginnend mit dem Jahr 1992, innerhalb von zwölf Jahren bis zum Ende des Jahres 2003 um 60% zu reduzieren. Die Verringerung der Lärmemissionen wird durch Einführung des Grenzwertes von 80 dB(A) für Lkw > 150 kW und 78 dB(A) für Lkw ≤ 150 kW bis spätestens 1. Oktober 1995 sichergestellt. Eine diesbezügliche, gemeinsame Protokollerklärung findet sich in Anhang VII. Sofern diese Absichten

nicht bis zu diesem Zeitpunkt verwirklicht werden, wird der Transitausschuß entsprechende Maßnahmen beraten, um der Zielsetzung des Transitabkommens (Reduzierung der Belastungen aus dem Straßengütertransitverkehr) gerecht zu werden. So könnten zB nichtlärmmarme Lkw ua. mit zusätzlichen Ökopunkten belegt werden.

Der Ausgangswert für die Ökopunkte wird auf Basis des Jahres 1991 derart ermittelt, daß die gemeinsam geschätzte Zahl der Transitsfahrten im Jahr 1991 (Gesamtzahl der Fahrten im Transitverkehr durch Österreich) im gewerblichen Verkehr, im Werkverkehr sowie Leerfahrten, mit dem für das Jahr 1991 bestimmten Wert des durchschnittlichen NO_x -Ausstoßes für durchfahrende Lkw ($15,8 \text{ g NO}_x/\text{kWh}$) multipliziert wird. Das Ergebnis ergibt die Gesamtzahl der Ökopunkte für das Jahr 1991.

Die so ermittelte Anzahl der Ökopunkte wird entsprechend den Prozentangaben der Tabelle in Anhang VIII jährlich verringert.

Absatz 5 Ziffer 2 enthält eine quantitative Plafo-nierungsregelung für den Fall, daß trotz der jährlichen Reduzierung der Ökopunkte in einem Vertragsjahr die Zahl der für das Jahr 1991 ermittelten Fahrten um mehr als 8% überschritten wird. Dies könnte dann der Fall sein, wenn bedingt durch den dem Ökopunktesystem immanenten wirtschaftlichen Anreiz zu vorgezogenen Investitionen der Unternehmer oder einem heute noch nicht absehbaren Technologieschub im Lkw-Abgasbereich auf österreichischen Transitrouten kurzfristig verstärkt emissionsarme Lkw eingesetzt werden. In diesem Fall erfolgt die Berechnung der Ökopunkte dadurch, daß auf Basis der vierteljährlichen Belastungswerte des laufenden Jahres die durchschnittliche NO_x -Belastung des nächsten Jahres extrapoliert wird. Der so prognostizierte Wert ergibt gemäß Anhang IX Absatz 4 unter Hinzurechnung eines vierprozentigen Flexibilitätswertes nach Multiplikation mit der für das Jahr 1991 ermittelten Zahl der Fahrten die Zahl der Ökopunkte für das nächste Jahr.

Absatz 6 bestimmt, daß jeder Lkw, der in einem der beiden Vertragspartner zugelassen ist, für eine Transitsfahrt durch Österreich jene Ökopunktezah benötigt, die dem Wert der NO_x -Emissionen im Abgastest des Motors des jeweiligen Lkw entspricht. Anhang IX Absatz 1 bestimmt diesbezüglich, daß jeder Lkw, der Österreich durchfährt, zwei Dokumente vorlegen muß, nämlich einerseits ein Dokument, aus dem der Conformity-of-Production-Wert (COP-Wert), abgeleitet von der Typengenehmigung (für die NO_x -Emission) hervorgeht und andererseits eine offizielle, gültige Ökopunktekarte. Lastkraftwagen, die nach dem 1. Oktober 1990 erstmals zugelassen wurden, können ihren NO_x -Emissionswert auf zwei Arten nachweisen, nämlich entweder durch eine von der Behörde ausgestellte Bescheinigung oder durch den Typen-

schein. Ist ein solcher COP-Wert für einen Motor einmal festgesetzt, so kann er während der Lebensdauer des Fahrzeuges nicht mehr geändert werden. Lkw, die vor dem 1. Oktober 1990 erstmals zugelassen wurden, und Lkws, die keinen NO_x -Wert nachweisen können, werden mit 16 Punkten bewertet. Absatz 7 legt fest, daß Österreich der EG-Kommission jährlich die vorgesehenen Ökopunktekarten zu Verfügung stellen wird. Diese werden von der EG entsprechend ihren eigenen Verfahren und Vorschriften unter ihren Mitgliedstaaten verteilt. Anhang IX (Absatz 1 ad b) bestimmt in diesem Zusammenhang, daß entsprechend dem COP-Wert der eingesetzten Fahrzeuge pro g/kWh NO_x -Emission jeweils ein Punkt benötigt wird.

Absatz 8 legt fest, daß Österreich für seinen Anteil der durchfahrenden Lastkraftwagen, die in Österreich zugelassen sind, dasselbe Ökopunktesystem anwenden wird.

Absatz 9 formuliert den Grundsatz, daß der Verwaltungsaufwand für das Punktesystem, insbesondere durch Ausschöpfung der Möglichkeiten zur Verbesserung und Automatisierung des Systems, möglichst gering gehalten werden soll.

Zu Artikel 16:

Die Ökopunktekarte ersetzt jene Genehmigungen, die für Fahrten mit EG-Lastkraftwagen im Straßengütertransitverkehr durch Österreich verwendet wurden. In bilateralen Abkommen vorgesehene Genehmigungen und Vereinbarungen, die nicht durch das Ökopunktesystem ersetzt werden, bleiben im bisherigen Ausmaß in Kraft. Das bedeutet, daß für die Dauer des Transitabkommens die bilateralen Straßengüterverkehrsabkommen aufrechtbleiben. Eine korrespondierende Regelung im EWR-Vertrag stellt dies auch im Verhältnis zu den EFTA-Staaten sicher.

Zu Artikel 17:

Die zur Durchführung des Transitabkommens erforderlichen Kontrollen können an den für die Art der Kontrolle zweckmäßigen Orten und in der erforderlichen Dichte erfolgen. Im Zusammenhang mit Anhang X bedeutet dies, daß die Kontrolle der Ökopunkte sowie der in den bilateralen Straßenverkehrsabkommen festgelegten Kontingente weiterhin lückenlos an den Grenzen erfolgen kann. Hinsichtlich der Kontrolle des in Österreich geltenden höchsten zulässigen Gesamtgewichtes von 38 t hat die Gemeinschaft das Recht Österreichs, die Einhaltung dieses Gewichtslimits genau zu kontrollieren, nicht in Frage gestellt.

Zu Artikeln 18 bis 20:

Um eine reibungslose und vor allem effiziente Abwicklung dieses Abkommens sicherzustellen,

verpflichten sich die Vertragsparteien, einseitige diskriminierende Maßnahmen im Anwendungsbereich des Abkommens zu unterlassen. Allenfalls erforderliche einseitige Maßnahmen dürfen weder dem Geist des Transitabkommens widersprechen noch eine willkürliche Diskriminierung des Transitverkehrs mit sich bringen. Sie unterliegen einer Konsultations-, jedoch keiner Zustimmungspflicht.

Darüber hinaus verpflichten sich die Vertragsparteien im Interesse einer koordinierten europäischen Verkehrspolitik, auf Grund der in Durchführung des Abkommens gemachten Erfahrungen Vorschläge zu unterbreiten, die geeignet sind, einen weiteren Beitrag zur Lösung des Alpentransitproblems zu leisten.

Zu Artikel 21:

Die ordnungsgemäße Durchführung des Transitabkommens soll unter der Verantwortung einer zwischenstaatlichen Einrichtung, des Transitausschusses, erfolgen. Artikel 21 regelt die Errichtung dieses Transitausschusses und legt seine Aufgaben fest. Beschlüsse des Transitausschusses werden im Einvernehmen zwischen den Delegationen der Vertragsparteien gefaßt, die Verfahrensregeln werden vom Transitausschuß selbst beschlossen.

Der Transitausschuß hat alle drei Jahre einen Bericht über die Umsetzung des Abkommens vorzulegen, in Krisensituationen Maßnahmen zu treffen, die mit höchstens drei Monaten befristet sind, Abweichungen von den dem Ökopunktesystem zugrundeliegenden Prognosen zu erkennen und entsprechende Vorschläge an die Vertragsparteien zu unterbreiten sowie die in den Artikeln 5 Absatz 2, Artikeln 6 bis 10, 15 Absätze 4 und 8, Artikel 20 und 22 vorgesehenen Aufgaben wahrzunehmen.

Zu Artikel 22:

Dem Transitausschuß obliegt auch die Beilegung von Streitfällen, die die Interpretation oder Anwendung dieses Abkommens betreffen.

Zu Artikel 23:

Die Vertragsparteien kommen überein, daß dieses Abkommen für die Dauer von zwölf Jahren gelten soll. Diese Bestimmung ist in Zusammenhang mit der von der österreichischen Bundesregierung am 12. November 1991 abgegebenen Erklärung zu sehen, wonach „die Bundesregierung feststellt, daß das Abkommen zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Republik Österreich über den Güterverkehr im Transit auf der Schiene und der Straße gemäß Artikel 22 dieses Abkommens für die Dauer von zwölf Jahren abgeschlossen wurde. Die Bundesregierung erklärt, daß der gesamte Inhalt dieses Abkommens während der vollen Laufzeit auch für den Fall eines in diesem Zeitraum erfolgenden Beitritts Österreichs zu den Europäischen Gemeinschaften gewährt werden muß“.

Zu Artikel 24:

Diese Bestimmung regelt die authentischen Fassungen dieses Abkommens sowie die Modalitäten des Inkrafttretens. Zeitpunkt und Modalitäten der Einführung des Ökopunktesystems werden in einer gesonderten Verwaltungsvereinbarung festgelegt.

Zu Artikel 25:

Hier wird festgelegt, daß die Anhänge I bis X Bestandteil dieses Abkommens sind.