

VORBLATT

Problem:

Da gemäß dem Änderungsprotokoll vom 3.6.1999 des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) die Möglichkeit eines Beitritts der Europäischen Gemeinschaft vorgesehen ist, hat die Kommission die Mitgliedstaaten aufgefordert, das COTIF 1999 zu ratifizieren, damit dieser Beitritt vollzogen werden kann. Österreichischerseits wurde dieser Empfehlung Folge geleistet. Auch die Mehrheit der anderen Mitgliedstaaten hat das COTIF 1999 bereits ratifiziert. Damals wurde von einer Kompatibilität nicht nur der traditionellen eisenbahnbeförderungsrechtlichen Anhänge des COTIF 1999, sondern auch der neuen Anhänge über eisenbahntechnische Materien ausgegangen. Nach neuerlicher eingehender Prüfung wurde jedoch festgestellt, dass es bei den technischen Anhängen des Änderungsprotokolls doch Bereiche gibt, welche dem Gemeinschaftsrecht widersprechen könnten.

Inhalt:

In der Erklärung wird festgehalten, welche insbesondere technische Normen von österreichischer Seite so lange nicht angewandt werden, solange nicht der Beitritt der Europäischen Gemeinschaft zum Übereinkommen über den Internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) rechtswirksam wird.

Alternativen:

Keine.

Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Keine

Finanzielle Auswirkungen:

Keine.

Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Die abzugebende Erklärung hat den Zweck, jeglichen Widerspruch zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union zu vermeiden.

Besonderheiten des Normenerzeugungsverfahrens:

Keine

ERLÄUTERUNGEN

Die Erklärung gemäß Art. 42 Abs. 1 COTIF 1999 ist gesetzändernd bzw. Gesetzesergänzend und bedarf daher der Genehmigung durch den Nationalrat gemäß Art. 50 B-VG.

Die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) ist eine Organisation, der alle Mitgliedstaaten der Europäischen Union, die über ein Eisenbahnnetz verfügen, und einige Länder Afrikas und Asiens angehören.

Völkerrechtliche Grundlage ist das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF), wie es zunächst in der Fassung vom 9.5.1980 am 1.5.1985 in Kraft trat (BGBl. Nr. 225/1985) und wie es nun neu gefasst durch das Protokoll von Vilnius vom 3.6.1999 als Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9.5.1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 3.6.1999 (COTIF 1999) samt Anhängen am 1. Juli 2006 in Kraft getreten ist (BGBl. III Nr. 122/2006).

Im COTIF 1999 ist die Möglichkeit eines Beitrittes der Europäischen Gemeinschaft vorgesehen, ein Entwurf eines Abkommens zu diesem Beitritt wurde ausverhandelt. Mit Schreiben vom 11.11.2002 hatte die Kommission die Mitgliedstaaten aufgefordert, das COTIF 1999 zu ratifizieren, damit dieser Beitritt vollzogen werden kann. Österreichischerseits wurde dieser Empfehlung Folge geleistet. Auch die Mehrheit der anderen Mitgliedstaaten hat das COTIF 1999 bereits ratifiziert. Damals wurde von einer Kompatibilität nicht nur der traditionellen eisenbahnbeförderungsrechtlichen Anhänge des COTIF 1999, sondern auch der neuen Anhänge über eisenbahntechnische Materien ausgegangen.

Nachdem die Arbeit zur Ausfüllung der neuen technischen Anhänge voranschritt und die Kommission die Kompatibilität des COTIF 1999 mit dem Gemeinschaftsrecht einer neuerlichen Prüfung unterzogen hat, kam sie dabei zum Ergebnis, dass es doch einige Problempunkte gibt. Die Kommission teilte mit Schreiben vom 10.5.2006 den EU-Mitgliedstaaten mit, dass sie es nun für erforderlich erachte, dass diejenigen Mitgliedstaaten, welche das COTIF 1999 bereits ratifizierten, eine Erklärung gemäß Art. 42 dieses Übereinkommens abgeben, die Anhänge CUI (Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur), APTU (Verbindlicherklärung technischer Normen und Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial) und ATMF (technische Zulassung von Eisenbahnmaterial) des COTIF 1999 so lange nicht anzuwenden, bis die Vereinbarkeit mit dem Gemeinschaftsrecht allenfalls im Wege des Beitrittsabkommens oder einer Teilrevision des COTIF 1999 gegeben sei.

Um eine mögliche Unvereinbarkeit der Anwendung neuer technischer Regeln des COTIF 1999 mit den ebenfalls teils erst im Entstehen begriffenen Regeln aus dem Gemeinschaftsrecht zu vermeiden, erscheint insbesondere im Interesse einer gemeinsamen Vorgangsweise die Abgabe einer Erklärung gemäß Art. 42 Abs. 1 des COTIF 1999 geboten. Damit soll nicht nur Verpflichtungen aus dem Gemeinschaftsrecht nachgekommen werden, sondern einer letztlich für Eisenbahnunternehmen, Wagenhalter und Fahrzeugindustrie nachteiligen Rechtsunsicherheit vorgebeugt werden.