

Vorblatt

Problem:

Das Projekt des Brenner Basistunnels ist eines der prioritären europäischen Infrastrukturprojekte von gemeinschaftlichem Interesse, das insbesondere auch im Zuge der gegenwärtigen Revision der Leitlinien für das Transeuropäische Verkehrsnetz und der darin enthaltenen neuen TEN-Prioritätenliste Berücksichtigung fand und ein Kernelement der Eisenbahnverbindung Berlin-Verona/Mailand-Bologna-Neapel-Messina darstellt.

Ziel:

Als juristische und institutionelle Grundlage für die weiteren Arbeiten in der bis 2006 dauernden Planungsphase (sogenannte „Phase II“) des Projektes Brenner Basistunnel bedarf es eines Staatsvertrages zwischen Österreich und Italien.

Inhalt:

Gegenstand des Abkommens zwischen der Republik Österreich und der Italienischen Republik zur Verwirklichung eines Eisenbahntunnels auf der Brennerachse ist die Festlegung von Bedingungen für die Durchführung der Studien, Erkundungen, Untersuchungen und vorbereitenden Arbeiten sowie der Finanzierungsstudien zur Realisierung des gemeinsamen Teils des Brenner Basistunnels, die im Rahmen der Planungsphase (sogenannte „Phase II“) dieses Projektes durchzuführen sind. Ziel der Phase II, die innerhalb von drei Jahren abgeschlossen werden soll, ist die Erarbeitung eines bau- und genehmigungsreifen Projektes.

Alternativen:

Für die gesamteuropäisch vorrangige Schienenstrecke Berlin-Verona/Mailand-Bologna-Neapel-Messina ist der Brenner Basistunnels ein unverzichtbares Kernelement. Ein Abkommen zwischen der Republik Österreich und der Italienischen Republik zur Verwirklichung eines Eisenbahntunnels auf der Brennerachse ist die konsequente Fortsetzung der bisher getroffenen Entscheidungen und Vereinbarungen. Dazu besteht keine Alternative.

Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Bereits in die nunmehr durchzuführende Projektphase II fallen Beschäftigungsimpulse (wie direkt beschäftigtes Personal, Planungsleistungen, Dienstleistungen im Rahmen der Erkundungsarbeiten, EDV, Vermessung). Die Arbeiten verteilen sich auf den gesamten Projektraum des Brenner Basistunnels (Innsbruck – Franzensfeste). Im Falle der Verwirklichung des Baus sind rund 60% der Steuerrückflüsse aus der Gesamtbeschäftigung des Investitionsvorhabens auf österreichischem Staatsgebiet zu erwarten.

Finanzielle Auswirkungen:

Keine, weil die für die Baureifmachung – Projektphase II – vorgesehenen Mittel in Österreich dem Projektwerber bereits übertragen und durch Beschlüsse schon vor dem ggstl. Abkommen zwischen der Republik Österreich und der Italienischen Republik gesichert wurden. Für die auf drei Jahre angesetzten Arbeiten ist ein Finanzrahmen von €90 Mio. vorgesehen. Davon soll die Europäische Kommission aus den TEN-Haushaltsmitteln €45 Mio. übernehmen. Die restlichen €45 Mio. teilen sich Österreich und Italien zu je €22,5 Mio., wobei der österreichische Anteil durch den Bund und das Land Tirol zu je €11,25 Mio. getragen wird.

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Es bestehen keine Vorgaben des Rechts der Europäischen Union in dieser Angelegenheit.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Das Abkommen zwischen der Republik Österreich und der Italienischen Republik zur Verwirklichung eines Eisenbahntunnels auf der Brennerachse hat gesetzändernden bzw. Gesetzesergänzenden Charakter und bedarf daher gemäß Art. 50 Abs. 1 B-VG der Genehmigung durch den Nationalrat. Es enthält keine verfassungsändernden bzw. verfassungsergänzenden Bestimmungen und hat nicht politischen Charakter. Es ist der unmittelbaren Anwendbarkeit im innerstaatlichen Rechtsbereich zugänglich, sodass die Erlassung von Gesetzen gemäß Art. 50 Abs. 2 B-VG nicht erforderlich ist. Da durch das Abkommen keine Angelegenheiten des selbständigen Wirkungsbereiches der Länder geregelt werden, bedarf es keiner Zustimmung des Bundesrates gemäß Art. 50 Abs. 1 zweiter Satz B-VG.

Gemäß dem Beschluss der Bundesregierung vom 20. April 2004 (sh. Punkt 17 des Beschl. Prot. Nr. 48) und der entsprechenden Bevollmächtigung durch den Herrn Bundespräsidenten wurde das Abkommen zwischen der Republik Österreich und der Italienischen Republik zur Verwirklichung eines Eisenbahntunnels auf der Brennerachse (im folgenden „Abkommen“) am 30. April 2004 vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie unterzeichnet.

Gleichzeitig mit der Unterzeichnung dieses Abkommens wurde ein völkerrechtlich nicht verbindliches Memorandum über die Zusammenarbeit im Rahmen einer Bilateralen Kommission (im folgenden „Memorandum“) unterzeichnet.

Die Unterzeichnung des Abkommens ist als wichtiger Schritt im Hinblick auf die Realisierung des Brenner Basistunnels, eines prioritären Infrastrukturprojektes von europaweitem gemeinschaftlichen Interesse, zu sehen. Dem Projekt kommt besondere Bedeutung für eine wesentliche Entlastung der Bevölkerung und Umwelt von den negativen Auswirkungen insbesondere des Straßengüterschwerverkehrs zu.

Die gemeinschaftsweite Bedeutung des Ausbaus der Schienenverbindung auf der Brennerachse im Rahmen einer europäischen Verkehrspolitik, die Umwelt und Bevölkerung in den vom Straßengüterverkehr besonders belasteten Gebieten in den Vordergrund ihrer Maßnahmen stellt, zeigt sich insbesondere auch im Zuge der gegenwärtigen Revision der Leitlinien für das Transeuropäische Verkehrsnetz und der darin enthaltenen neuen TEN-Prioritätenliste, die mittlerweile von Rat und Europäischem Parlament verabschiedet wurde. Der Brenner Basistunnel stellt dabei ein Kernelement der Eisenbahnverbindung Berlin-Verona/Mailand-Bologna-Neapel-Messina dar.

Angesichts der Bedeutung dieses Infrastrukturvorhabens und im Hinblick auf dessen rasche Weiterführung hielten der österreichische Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und der italienische Minister für Infrastruktur und Verkehr am 1. April 2003 in einer Gemeinsamen Erklärung zur Weiterführung des Projektes für den Bau des Brenner Basistunnels sowie im diese ergänzenden Memorandum über die weitere Vorgangsweise zur Realisierung des Projektes Brenner Basistunnel vom 10. September 2003 fest, dass als juristische und institutionelle Grundlage für die weiteren Arbeiten in der bis 2006 dauernden Planungsphase (sogenannte „Phase II“) des Projektes Brenner Basistunnel ein Staatsvertrag zwischen Österreich und Italien erarbeitet werden soll.

Eine österreichisch-italienische Arbeitsgruppe mit Experten der Verkehrs- und Außenministerien beider Länder arbeitete daher das beiliegende Abkommen aus, dessen Gegenstand die Festlegung von Bedingungen für die Durchführung der Studien, Erkundungen, Untersuchungen und vorbereitenden Arbeiten sowie der Finanzierungsstudien zur Realisierung des gemeinsamen Teils des Brenner Basistunnels ist, die im Rahmen der Planungsphase (sogenannte „Phase II“) des Projektes durchzuführen sind.

Ziel der Phase II, die innerhalb von drei Jahren abgeschlossen werden soll, ist die Erarbeitung eines bau- und genehmigungsreifen Projektes. Die Koordinierung der dafür erforderlichen Tätigkeiten und die Aufbereitung der Grundlagen für die von den Regierungen Österreichs bzw. Italiens zu treffenden Entscheidungen über die Durchführung der auf die Phase II folgenden Phasen kommt bis zum In-Kraft-Treten des Abkommens der im Memorandum vorgesehenen Bilateralen Kommission zu. Mit In-Kraft-Treten des Abkommens wird diese Bilaterale Kommission von der im Abkommen vorgesehenen Zwischenstaatlichen Kommission abgelöst.

Im Hinblick auf den Sitz des Projektwerbers der als Nachfolgesellschaft der BBT EWIV zum frühest möglichen Zeitpunkt zu gründenden Europäischen Aktiengesellschaft (SE) im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 2157/2001 über das Statut der Europäischen Gesellschaft (SE), ABl. Nr. L 294 vom 10.11.2001 S. 1, sieht das Abkommen vor, dass dieser während der Phase II in Innsbruck mit einer Zweitniederlassung in Bozen sein soll. Während der an die Phase II anschließenden Bauphase des Bren-

ner Basistunnels bis zu seiner Inbetriebnahme soll der Sitz der SE in Bozen mit einer Zweitniederlassung in Innsbruck sein. In der Betriebsphase des Tunnels soll die SE oder eine allfällige andere mit dem Betrieb des Brenner Basistunnels beauftragte Gesellschaft ihren Sitz wiederum in Innsbruck haben.

Voraussetzung für den Bau des Brenner Basistunnels ist ein weiterer Beschluss der Regierungen Österreichs und Italiens auf Grundlage eines in der Phase II erarbeiteten Finanzierungskonzeptes.

Im Hinblick auf die Finanzierung der auf die Phase II folgenden Phasen sollen Gemeinschaftszuschüsse in höchstmöglichem Ausmaß beantragt werden. Für die Restfinanzierung soll danach getrachtet werden, private Mittel im Rahmen eines PPP-Modells sicher zu stellen. Der öffentliche Anteil eines solchen PPP-Modells soll durch Österreich und Italien zu gleichen Teilen getragen werden.

Das Memorandum bedarf als bloße Absichtserklärung keiner parlamentarischen Genehmigung. Da es jedoch im Hinblick auf die Zwischenstaatliche Kommission rechtlich relevante Bestimmungen enthält, wird es gleichzeitig mit dem Abkommen im BGBl. kundgemacht. Um den Inhalt des Memorandums dem Parlament zur Kenntnis zu bringen, bildet das Memorandum einen integralen Bestandteil der Erläuterungen.

Besonderer Teil

Zu Art. 1 (Gegenstand):

Gegenstand des Abkommens ist die Förderung des Baus jener Bauwerke im gemeinsamen Teil des Projektes, die für die Realisierung des Eisenbahntunnels auf der Brennerachse notwendig sind. Der Brenner Basistunnel soll dem gemischten Güter-/Personenverkehr dienen und bis spätestens 2015 in Betrieb genommen werden.

Zu Art. 2 (Definitionen):

Zum „gemeinsamen Teil“ des Projektes Brenner Basistunnel zählen alle Bauwerke, Anlagen und Ausrüstungen, die auf der Trasse des Eisenbahntunnels zwischen Innsbruck und Franzensfeste gebaut wurden und zu bauen sind, die für den Bau und Betrieb notwendig sind. Dazu zählen ein zweiröhriger Eisenbahnbasistunnel von ca. 56 km Länge, der in den Alpen auf dem Staatsgebiet der Vertragsparteien vorangetrieben wird, einschließlich unterirdischer Haltestellen für Notfälle und Wartungsarbeiten und der jeweiligen Zwischenangriffe sowie die Verbindungen zu den Bahnhöfen in Österreich und Italien und die bestehende Umfahrung Innsbruck.

Als „CIG“ wird die österreichisch-italienische Zwischenstaatliche Kommission bezeichnet, deren Aufgaben in Art. 5 festgelegt sind. Projektwerber des gegenständlichen Projektes ist die Brenner Basistunnel SE, eine Europäische Aktiengesellschaft (SE) im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 2157/2001 über das Statut der Europäischen Gesellschaft (SE), ABl. Nr. L 294 vom 10.11.2001 S. 1.

Zu Art. 3 (Geltungsbereich):

Das gegenständliche Abkommen bezieht sich auf alle Phasen des Projektes Brenner Basistunnel bis zur Inbetriebnahme.

Zu Art. 4 (Studien, Erkundungen, Untersuchungen und vorbereitende Arbeiten zur Realisierung des gemeinsamen Teils):

Das Abkommen legt die Bedingungen für Durchführung der Studien, Erkundungen, Untersuchungen und vorbereitenden Arbeiten sowie der Finanzierungsstudien zur Realisierung des gemeinsamen Teils des Brenner Basistunnels fest, die im Rahmen der Planungsphase (sogenannte „Phase II“) des Projektes durchzuführen sind. Der Beginn der Phase II ist mit der Unterzeichnung der Gemeinsamen Erklärung zur Weiterführung des Projektes für den Bau des Brenner Basistunnels am 1. April 2003 angesetzt. Ziel der Phase II, die innerhalb von drei Jahren abgeschlossen werden soll, ist die Erarbeitung eines bau- und genehmigungsreifen Projektes.

Die in der Phase II auszuführenden Tätigkeiten umfassen insbesondere die Erstellung des Einreichprojekts, das Erlangen aller Genehmigungen einschließlich jener zur Prüfung der Umweltverträglichkeit in beiden Staaten, die Ausführung weiterführender Erkundungsarbeiten, die Vorlage eines Finanzierungskonzepts für den gemeinsamen Teil, einschließlich der Modalitäten zur Konzession, vorbereitende Maßnahmen für die Bauarbeiten sowie darüber hinaus die Durchführung ergänzender Studien und die Festlegung von Erkundungen, Bauwerken und zusätzlichen Anlagen, wenn die ursprünglich geplanten Anlagen sich als unzulänglich und inadäquat erweisen sollten.

Zu Art. 5 (Zwischenstaatliche Kommission):

Im Hinblick auf die Koordinierung aller Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Brenner Basistunnel und die Aufbereitung der Grundlagen für die von den Regierungen Österreichs bzw. Italiens zu treffenden Entscheidungen über die Durchführung weiterer, der Planungsphase II folgender Projektphasen kommt einer Zwischenstaatlichen Kommission die Aufgabe zu, den Regierungen Österreichs bzw. Italiens Vorschläge bezüglich der weiteren Projektphasen zu unterbreiten, sofern die Ergebnisse der Phase II deren Durchführung erlauben.

Diese Zwischenstaatliche Kommission tritt mit Inkrafttreten des Abkommens an die Stelle der Bilateralen Kommission, deren Aufgaben im am 30. April 2004 vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie der Republik Österreich und dem Minister für Infrastruktur und Verkehr der Italienischen Republik unterzeichneten Memorandum über die Zusammenarbeit im Rahmen einer Bilateralen Kommission geregelt ist.

Dieses völkerrechtlich nicht verbindliche Memorandum ist diesen Erläuterungen als Anlage beigefügt.

Die Bilaterale Kommission und ab Inkrafttreten des Abkommens die diese ersetzende Zwischenstaatliche Kommission bestehen aus je einer Delegation Österreichs und Italiens, die jeweils aus sechs Mitgliedern

zusammengesetzt sind, wobei ein Vertreter der Europäischen Kommission als Beobachter teilnehmen kann.

Die Vorschläge der Zwischenstaatlichen Kommission müssen Definitionen betreffend die Eigenschaften der auszuführenden Bauwerke des gemeinsamen Teils, die Modalitäten der Realisierung, die Modalitäten der Finanzierung auf Grundlage einer Kosten-Nutzen-Analyse des Bauwerkes sowie die Bedingungen für den Betrieb umfassen.

Die Entscheidungen über die Realisierung der auf die Phase II folgenden Phasen werden auf der Grundlage dieser Vorschläge von den beiden Regierungen getroffen, die über die Finanzierungsmodalitäten des Projektes entscheiden. Der Zwischenstaatlichen Kommission kommt somit keine rechtsverbindliche Entscheidungsbefugnis hinsichtlich allfälliger weiterer Projektphasen zu.

Zu Art. 6 (Der Projektwerber):

Die Durchführung der in Phase II vorgesehenen Aufgaben wird von der Brenner Basistunnel Europäische Wirtschaftliche Interessenvereinigung (BBT EWIV) bzw. der als deren Nachfolgesellschaft zu gründenden Europäischen Aktiengesellschaft (SE) als Projektwerber veranlasst. Der Projektwerber unterbreitet der Zwischenstaatlichen Kommission Vorschläge im Hinblick auf die Merkmale der auszuführenden Bauwerke, die notwendigen finanziellen Mittel und die wirtschaftliche Machbarkeit, die Finanzierungsmodalitäten sowie hinsichtlich der Modalitäten betreffend Realisierung und Betrieb des Bauwerkes.

Die BBT EWIV ist zu diesem Zwecke zum frühest möglichen Zeitpunkt in eine Europäische Aktiengesellschaft (SE) im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 2157/2001 des Rates vom 8. Oktober 2001 umzuwandeln.

Diese soll ihren Sitz während der Phase II in Innsbruck haben und über eine Zweitniederlassung in Bozen verfügen. Während der an die Phase II anschließenden Bauphase des Brenner Basistunnels bis zu seiner Inbetriebnahme soll der Sitz der SE in Bozen mit einer Zweitniederlassung in Innsbruck sein. In der Betriebsphase des Tunnels soll die SE oder eine allfällige andere mit dem Betrieb des Brenner Basistunnels beauftragte Gesellschaft ihren Sitz wiederum in Innsbruck haben.

Zu Art. 7 (Bestimmungen zu Staatsgütern und Grundbesitz):

Bis zur Bestimmung der mit der Errichtung des Brenner Basistunnels beauftragten Unternehmen und unbeschadet zukünftiger Änderungen der gegenständlichen Abkommen, bleiben die verwirklichten Bauwerke gemeinsamer und untrennbarer Besitz des Projektwerbers, der für deren Erhaltung in gutem Zustand und die Sicherheit verantwortlich ist.

Die Zugehörigkeit aller Bauwerke, auch wenn diese grenzüberschreitend sind, zu einem Staat richtet sich nach der Staatsgrenze, wobei das Wasser und die im Laufe der Arbeiten gewonnenen Mineralien gemäß der Rechtslage des jeweiligen Staates, auf dessen Gebiet der Fund gemacht wurde, unabhängig vom Finder behandelt werden.

Zu Art. 8 (Gesetzliche Bestimmungen und Verwaltungsvorschriften):

Für steuerliche, arbeitsrechtliche, soziale, gesundheitliche Angelegenheiten und Angelegenheiten der Sicherheit beim Bau, die durch die Durchführung der Erkundungsarbeiten für den Basistunnel berührt werden, gelten die Bestimmungen des jeweiligen Staates, wobei sich die Zugehörigkeit aller Bauwerke, auch wenn diese grenzüberschreitend sind, nach der Staatsgrenze richtet.

Im Hinblick auf die Abwicklung der Verfahren zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) wird vereinbart, diese getrennt in beiden Staaten nach dem jeweiligen nationalen Recht durchzuführen, wobei der zeitlichen Abstimmung in Einklang mit dem Arbeitsprogramm zur Errichtung des Bauwerkes besondere Bedeutung beigemessen wird.

Zu Art. 9 (Finanzierung):

Die im Programm für die Phase II vorgesehenen Studien des gemeinsamen Teils des Projekts Brenner Basistunnel werden, soweit nicht durch die Gewährung eines Gemeinschaftszuschusses für Vorhaben der Transeuropäischen Netze für Verkehrsinfrastruktur (Entscheidung C(2001) 2654 endg./EG) abgedeckt sind, zu gleichen Teilen von Österreich und Italien getragen. Die dafür vorgesehenen Mittel wurden in Österreich dem Projektwerber bereits übertragen, sodass aus dieser Bestimmung keine weiteren finanziellen Auswirkungen erwachsen.

Im Hinblick auf die Finanzierung der auf die Phase II folgenden Phasen sollen Gemeinschaftszuschüsse in höchstmöglichem Ausmaß beantragt werden. Für die Restfinanzierung soll danach getrachtet werden, private Mittel im Rahmen eines PPP-Modells sicher zu stellen. Der öffentliche Anteil eines solchen PPP-Modells soll durch Österreich und Italien zu gleichen Teilen getragen werden.

Da die Entscheidung über die Realisierung der auf die Phase II folgenden Phasen erst nach Abschluss der Phase II auf Basis der von der Zwischenstaatlichen Kommission unterbreiteten Vorschläge von den Regierungen Österreichs bzw. Italiens zu treffen ist, erwachsen aus dieser Bestimmung keine unmittelbaren finanziellen Konsequenzen.

Darüber hinaus vereinbaren Österreich und Italien, sich im Rahmen einer allfälligen Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (Wegekostenrichtlinie) für eine ausreichende Querfinanzierung einzusetzen, um die finanzielle Bedeckung der Errichtung des Brenner Basistunnels im höchstmöglichen Ausmaß zu gewährleisten.

Zu Art. 10 (Schiedsklausel):

Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung oder die Anwendung des Abkommens sollen durch die zuständigen Verwaltungen der Vertragsstaaten oder auf diplomatischem Wege beigelegt werden. Sollte es innerhalb einer Frist von sechs Monaten zu keiner Einigung durch Verhandlung kommen, ist ein Rechtsstreit vor einem Schiedsgericht, bestehend aus je einem von jeder Vertragspartei bestellten Schiedsrichter sowie einem von diesen beiden Schiedsrichtern einvernehmlich bestellten Vorsitzenden, auszutragen, dessen Entscheidung bindend ist.

Zu Art. 11 (Inkrafttreten):

Österreich und Italien benachrichtigen sich gegenseitig über den Abschluss der jeweiligen verfassungsrechtlichen Verfahren, die für das Inkrafttreten dieses Abkommens vorgesehen sind. Das Abkommen tritt am ersten Tag des zweiten Folgemonats ab dem Tag des Erhalts der zweiten Benachrichtigung in Kraft.

MEMORANDUM

ÜBER DIE ZUSAMMENARBEIT

IM RAHMEN EINER BILATERALEN KOMMISSION

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

der Republik Österreich

und der

Minister für Infrastruktur und Verkehr

der Italienischen Republik

Vorausgeschickt, dass:

- die unterfertigten Minister mit heutigem Datum einen Staatsvertrag unterzeichnet haben, der die Verfahren zur Errichtung des gemeinsamen Teils des Brenner Basistunnels regelt;
- Unter Berücksichtigung, dass:
- im Rahmen obgenannten Staatsvertrages unter anderem einer Zwischenstaatlichen Kommission (CIG) die Aufgabe übertragen wurde, die Koordinierung der Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem zu errichtenden Bauwerk zu fördern und die Merkmale des zu errichtenden Bauwerkes und die Realisierungsmodalitäten für die nachfolgenden Entscheidungen der beiden Regierungen zu definieren;
 - es die unterzeichneten Parteien als notwendig erachten, eine Bilaterale Kommission (CB) zusammenzutreten zu lassen, damit diese – bis zur Übernahme der im noch zu ratifizierenden Staatsvertrag vorgesehenen Funktionen für die CIG – die Tätigkeiten der beiden Regierungen koordinieren und ihre jeweiligen Institutionen informieren kann und sich für die Lösung der technischen und verwaltungstechnischen Probleme im Zusammenhang mit den laufenden Tätigkeiten der BBT EWIV hinsichtlich der Studien zu Planung und Errichtung des Bauwerkes einsetzen kann;
 - das gegenständliche Memorandum der Zusammenarbeit für den nutzbringenden Fortgang der laufenden Arbeiten der BBT EWIV bzw. der zu gründenden Gesellschaft (SE) dient und der CB keinerlei Befugnis für rechtsverbindliche Entscheidungen zukommt;
- nehmen Folgendes in Aussicht:

Artikel 1 – Zusammenarbeit im Rahmen einer

Bilateralen Kommission (CB)

1. Es wird eine Bilaterale Kommission zusammentreten – nachfolgend als CB bezeichnet – die aus zwei Delegationen mit jeweils 6 Mitgliedern besteht, welche vom jeweiligen unterfertigten Minister bestimmt werden.

Ein Vertreter der Europäischen Kommission kann als Beobachter an der CB teilnehmen.

2. Der Leiter jeder Delegation übernimmt turnusmäßig und für die Dauer von 1 Jahr den Vorsitz der CB. Bis zum 31. Dezember 2004 wird der Vorsitz vom Leiter der österreichischen Delegation übernommen.

Artikel 2 – Aufgaben der CB

Die CB hat folgende Aufgaben:

- Förderung der Koordinierung aller Tätigkeiten und Verfahren im Zusammenhang mit der Realisierung des gemeinsamen Teils des Brenner Basistunnels;
- Erarbeitung und Übermittlung von nicht bindenden Vorgaben an die BBT EWIV bzw. an die zu gründende Gesellschaft (SE) zur bestmöglichen Realisierung der Tätigkeiten der Phase II;
- Monitoring der durch die Memoranden der Verkehrsminister festgelegten Vorgaben, insbesondere der zeitlichen Abfolge der Projektabwicklung.

Artikel 3 – Funktionsweise der CB

1. Die CB arbeitet einvernehmlich.
2. Die Sekretariatstätigkeit wird vom jeweiligen Vorsitzenden mit Unterstützung der BBT EWIV bzw. der zu gründenden Gesellschaft (SE) bereitgestellt.
3. Die CB richtet Arbeitsgruppen ein, die sie bei ihren Tätigkeiten unterstützen sollen und die Sicherheit beim Bau, die Verwaltung und den Betrieb der realisierten oder geplanten Bauwerke sowie die juristischen und finanziellen Aspekte hinsichtlich den Modalitäten der Planung, der Projektgenehmigung, der Vergabe und der Errichtung der Bauwerke betreffen.
4. Die beiden Ministerien unterstützen die Tätigkeit der CB.
5. Die CB kann sich jederzeit an die Infrastrukturbetreiber zwecks Einholung von Informationen über den Fortschritt der Anpassungs- und Ausbaurbeiten der bestehenden Bahnnetze wenden.
6. Die CB kann die Meinung von den potentiellen Nutzern der Infrastruktur hinsichtlich der Ergebnisse ihrer Studien, der Schlussfolgerungen und ihrer Vorschläge einholen.
7. Die CB wird im Rahmen ihres Mandates die notwendigen Beziehungen mit den Dienststellen der Europäischen Kommission unterhalten.

Geschehen zu Wien, am 30. April 2004.

Der Bundesminister für Verkehr,
Innovation und Technologie
der Republik Österreich

Der Minister für
Infrastruktur und Verkehr
der Italienischen Republik

Hubert Gorbach

Pietro Lunardi

MEMORANDUM

SULLA COOPERAZIONE

NELL'AMBITO DI UNA COMMISSIONE BILATERAL

Il Ministro federale dei Trasporti, dell'Innovazione e della Tecnologia

della Repubblica d'Austria

e il

Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

della Repubblica Italiana

Premesso che:

- in data odierna i Ministri in epigrafe hanno sottoscritto un Accordo Intergovernativo inteso a regolare le procedure di realizzazione della parte comune della Galleria di base del Brennero;

Considerato che:

- nell'ambito del predetto Accordo Intergovernativo è demandato, tra l'altro, ad

una Commissione Intergovernativa (CIG) il compito di promuovere il coordinamento delle attività pertinenti l'opera da realizzare, definendo le caratteristiche dell'opera e le modalità di realizzazione, da sottoporre alle successive decisioni dei due Governi;

- le Parti firmatarie ritengono necessario far riunire una Commissione Bilaterale (CB), affinché essa – in attesa di assumere le funzioni previste dall'Accordo Intergovernativo in corso di ratifica per la CIG – collabori al coordinamento delle attività dei due Governi e all'informazione delle proprie istituzioni e si adoperi per la risoluzione dei problemi tecnici ed amministrativi conseguenti alle attività già in corso ad opera del GEIE BBT, pertinenti gli studi finalizzati alla progettazione e realizzazione dell'opera;
 - il presente Memorandum serve alla collaborazione per l'utile avanzamento delle attività in corso ad opera del GEIE BBT o della costituenda società (SE) e che la CB non ha alcun potere di decisione legalmente vincolante;
- prevedono quanto segue:

Articolo 1 – Cooperazione nell'ambito di una Commissione Bilaterale (CB)

1. Si riunirà una Commissione Bilaterale – di seguito denominata CB – composta da due delegazioni di 6 membri, designata ciascuna dal rispettivo Ministro firmatario.

Un rappresentante della Commissione Europea può partecipare alla CB in qualità di osservatore.

2. Il Capo di ciascuna delegazione assume a turno e per un periodo annuale, la Presidenza della CB. Sino al 31 dicembre 2004 la Presidenza è assunta dal Capo della Delegazione austriaca.

Articolo 2 – Funzioni della CB

La CB ha la funzione di:

- promuovere il coordinamento di tutte le attività e le procedure inerenti la realizzazione della parte comune della Galleria di base del Brennero;
- elaborare e fornire al GEIE BBT o alla costituenda società (SE) gli indirizzi non vincolanti, utili alla migliore realizzazione delle attività della Fase II;
- monitorare le indicazioni fissate nei Memorandum firmati dai Ministri dei Trasporti, con particolare riguardo alla tempistica per la realizzazione del progetto.

Articolo 3 – Funzionamento della CB

1. La CB opera di comune accordo.
2. La funzione di segreteria è assicurata dal Presidente di turno con la collaborazione del GEIE BBT o della costituenda società (SE).
3. La CB crea Gruppi di lavoro incaricati di assisterla nelle sue attività e che interessino le questioni legate alla sicurezza della costruzione, della gestione e dell'esercizio delle opere realizzate o progettate, nonché le questioni giuridiche e finanziarie pertinenti le modalità di progettazione, approvazione dei progetti, affidamento e realizzazione delle opere.
4. I due Ministeri sostengono le attività della CB.
5. La CB può rivolgersi in qualsiasi momento ai gestori delle infrastrutture per informarsi sull'avanzamento dei lavori di adeguamento e potenziamento delle reti ferroviarie esistenti.
6. La CB può consultare i potenziali utilizzatori dell'infrastruttura sui risultati degli studi sviluppati da questi ultimi, sulle conclusioni a cui giungono e sulle relative proposte.
7. La CB intrattiene nell'ambito del suo mandato i necessari rapporti con i servizi della Commissione Europea.

Fatto a Vienna, il 30 aprile 2004.

Il Ministro federale dei

Il Ministro delle

Trasporti, dell'Innovazione e della
Tecnologia della
Repubblica d'Austria

Hubert Gorbach

Infrastrutture e dei
Trasporti della
Repubblica Italiana

Pietro Lunardi