ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 13. Juli 1993

über den Antrag Spaniens auf Genemigung einer Verlängerung von Schutzmaßnahmen nach Artikel 5 der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 des Rates zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr in den Mitgliedstaaten (Seekabotage)

(Nur der spanische Text ist verbindlich)

(93/396/EWG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 des Rates vom 7. Dezember 1992 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr in den Mitgliedstaaten [1], insbesondere auf Artikel 5, in dem die Umstände festgelegt werden, unter denen ein Mitgliedstaat im Fall einer schweren Störung des innerstaatlichen Verkehrsmarktes, die auf die Liberalisierung der Kabotage zurückzuführen ist, oder in Dringlichkeitsfällen die Kommission um die Genehmigung von Schutzmaßnahmen ersuchen kann,

in Erwägung nachstehender Gründe :

Mit der Entscheidung 93/125/EWG der Kommission [2] vom 17. Februar 1993 über einen Antrag Spaniens auf Genehmigung von Schutzmaßnahmen nach Artikel 5 der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 gewährte die Kommission für die spanische Festlandkabotage bis zum 17. August 1993 für sechs Monate eine Ausnahme von der vorgenannten Verordnung. Diese Ausnahmeregelung galt nicht für Zubringerdienste.

Nach Artikel 5 der Entscheidung 93/125/EWG sollte von der Kommission und von den spanischen Behörden je ein unabhängiger Sachverständiger benannt werden, um eine gemeinsame Studie über die möglichen wirtschaftlichen Auswirkungen der Liberalisierung der Festlandkabotage auf die spanische Seeverkehrswirtschaft anzufertigen, auf deren Grundlage die Kommission auf Antrag Spaniens eine Überprüfung der Lage vornehmen würde.

Die entsprechende Studie wurde der Kommission am 14. Juni 1993 vorgelegt.

Am 21. Juni 1993 ersuchte Spanien förmlich die Kommission um eine Verlängerung der Schutzmaßnahmen um sechs Monate ab 17. August 1993 und unter den gleichen Bedingungen.

Am 24. Juni 1993 fand gemäß Artikel 5 Absatz 1 der vorgenannten Verordnung eine Konsultation der übrigen Mitgliedstaaten zu diesem Antrag statt.

Anhand einer Analyse der Verkehrsstruktur wurde für die Zwecke der Studie über die Liberalisierung der Kabotage beschlossen, den Kabotagemarkt in acht Segmente nach Schiffstypen und Verkehren und nicht nach geographischen Zonen zu gliedern, da die Auswirkungen der Liberalisierung geographisch die gleichen sein werden.

Für jedes der acht Segmente, in die der Kabotagemarkt gegliedert wurde (Versorgungsverkehre, Beförderung von Zement oder Klinker als Massengut in speziellen Zementfrachtern, Beförderung von Kühlgut, Roll-on-/Roll-off-Verkehre, Beförderung von Stückgut in Containern, Beförderung von losem Stückgut, Beförderung von Trockenmassengut, Beförderung von Chemikalien in speziellen Tankern), wurden die voraussichtlichen Auswirkungen einer sofortigen Liberalisierung auf die internationale Wettbewerbsposition und die voraussichtlichen Auswirkungen einer Verlängerung der Ausnahmeregelung analysiert.

Nach den Ergebnissen der Studie befindet sich die spanische Kabotageflotte, die in dem normalen spanischen Register und in dem Spezialregister der Kanarischen Inseln registriert ist, gegenüber repräsentativen ausländischen Wettbewerbern in einer relativ ungünstigen Wettbewerbsposition.

Das Königliche Dekret über die Genehmigung der Registrierung von Kabotageschiffen und Kabotagereedereien in das Spezialregister der Kanarischen Inseln wurde am 11. Juni 1993 angenommen und tritt am 1. Juli 1993 in Kraft, was anfänglich eine erhebliche Änderung des Personals und der damit verbundenen Ausgaben aufgrund neuer Bemannungsvorschriften zur Folge haben wird.

Zusätzliche Rechtsvorschriften über die Bemannung und eine größere Flexibilität bei den Anforderungen hinsichtlich der Staatsangehörigkeit (die mit dem Gesetz über Häfen und Handelsmarine vom 25. November 1992 für das Spezialregister der Kanarischen Inseln eingeführt wurde) müssen noch durchgeführt werden.

Die Vergünstigungen für die in dem Spezialregister der Kanarischen Inseln registrierten Reeder und Schiffe hinsichtlich Besteuerung und sozialer Sicherheit werden erst eingeführt, wenn das Gesetz über die Wirtschafts- und Steuerregelung für die Kanarischen Inseln verabschiedet ist.

[1] ABl. Nr. L 364 vom 12. 12. 1992, S. 7.
[2] ABl. Nr. L 49 vom 27. 2. 1993, S. 88.

Das Spezialregister der Kanarischen Inseln dürfte bei voller Anwendung zu einer erheblichen Verringerung der Betriebskosten der dort registrierten Schiffe führen.

Die Registrierung in dem Spezialregister der Kanarischen Inseln wird daher den spanischen Reedern kurzfristig, d. h. innerhalb der sechs Monate, die höchstens aufgrund der Schutzklausel der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 noch gewährt werden können, nur einen Teil der erwarteten Vorteile bringen.

Nach den Ergebnissen der Studie dürfte in fünf der acht Segmente des Kabotagemarktes (Versorgungsverkehre, Beförderung von Zement oder Klinker als Massengut in speziellen Zementfrachtern, Beförderung von Kühlgut, Roll-on-/Roll-off-Verkehre, Beförderung von Stückgut in Containern) die sofortige Liberalisierung nach Ablauf der Ausnahmeregelung am 17. August 1993 keine ernsthaften Störungen hervorrufen.

Die Studie zeigte ferner, daß in den drei übrigen Segmenten des Kabotagemarktes : Beförderung in Stückgutfrachtern, Beförderung in Trockenmassengutfrachtern (ohne Beförderung von Zement oder Klinker als Massengut in Zementfrachtern) und Beförderung in Chemikalientankern die sofortige Liberalisierung schwere Störungen hervorrufen wird, unter anderem wegen der geographischen Lage Spaniens als Durchgang zwischen dem Atlantik und dem Mittelmeer und als attraktiver Markt für die Anschlußkabotage, die von anderen EG-Reedern zu minimalen Frachtraten ausgeführt werden könnte.

Nach den der Kommission vorliegenden Angaben ist die Nachfrage im spanischen Festlandkabotageverkehr in zwei der drei vorgenannten Sektoren zurückgegangen, und zwar bei losem Stückgut und Trockenmassengut in den Jahren 1985-1989 um 37,6 %, während die Nachfrage im Chemikaliensektor im gleichen Zeitraum geringfügig um 3,7 % zunahm.

Die Kombination von Nachfragerückgang und niedrigeren Frachtraten anderer Gemeinschaftsreeder, die neu am spanischen Markt auftreten, wird zu einem Angebotsüberhang in diesen Sektoren führen.

Eine sofortige Liberalisierung würde sich vor allem für die Reeder, in den drei vorgenannten Sektoren, die 50 % aller Reedereien des spanischen Festlandkabotageverkehrs darstellen, nachteilig auswirken.

Dieser Anteil entfällt auf eine große Zahl von Reedern, die im Festlandkabotageverkehr tätig sind.

Die finanzielle Lage dieser Reedereien zeigt deren Abhängigkeit von diesen Verkehren, ihre Gewinnspannen haben sich im Lauf der Jahre verkleinert.

Eine unmittelbare Liberalisierung der drei obengenannten Sektoren hätte zur Folge, daß die finanzielle Stabilität dieser Reeder gefährdet würde und viele von ihnen vom Markt verdrängt würden.

Es wird damit gerechnet, daß sich die Wettbewerbsposition der spanischen Reeder in den drei betreffenden Marktsegmenten verbessern wird, sobald die Registrierung in das Spezialregister der Kanarischen Inseln die erwarteten Vorteile bringt.

Die Beförderung von Gütern von einem Hafen in einem anderen Mitgliedstaat oder in einem Drittland nach einem spanischen Festlandhafen, die dort zur Weiterbeförderung nach einem anderen spanischen Festlandhafen in ein anderes Schiff derselben Reederei umgeladen werden, und umgekehrt (Zubringerdienste), soll jedoch nicht unter eine derartige Ausnahme fallen, um den optimalen Betrieb der Hochseeschiffahrtsdienste durch EG-Unternehmen zwischen Spanien und anderen Ländern nicht zu behindern ; sie soll für Reedereien aus anderen Mitgliedstaaten gemäß Artikel 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 frei zugänglich sein.

Falls zur Durchführung von Festlandkabotageverkehren kein spanisches Schiff zur Verfügung steht, kann keine schwere Störung dadurch hervorgerufen werden, daß Schiffe anderer Länder die Möglichkeit erhalten, derartige Verkehrsdienste durchzuführen —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN :

Artikel 1

Für die folgenden Seeverkehrsleistungen innerhalb des spanischen Festlands gilt eine Ausnahme von der Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 für einen Zeitraum von sechs Monaten ab 17. August 1993 : Beförderungen in Stückgutfrachtern, Beförderungen in Trockengutfrachtern (ohne Beförderung von Zement oder Klinker als Massengut in Zementfrachtern) und Beförderungen in Chemikalientankern.

Artikel 2

Die verbleibenden Festlandkabotageverkehre werden ab 17. August 1993 liberalisiert mit Ausnahme der in Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 vorgesehenen Verkehre, für die eine Sonderregelung gilt.

Artikel 3

Die Ausnahme gemäß Artikel 1 gilt nicht für Zubringerdienste.

Artikel 4

Falls zu einem gegebenen Zeitpunkt kein spanisches Schiff verfügbar ist, um den Verkehrsbedarf in der Festlandkabotage zu decken, werden die spanischen Behörden es Schiffen anderer Mitgliedstaaten erlauben, solche Verkehrsdienste anzubieten.

Artikel 5

Diese Entscheidung ist an das Königreich Spanien gerichtet.

Brüssel, den 13. Juli 1993

Für die Kommission
Abel MATUTES
Mitglied der Kommission