KOMMISSIONENS YTTRANDE

av den 30 november 1995

riktat till den belgiska regeringen avseende utkasten till tre departementsförordningar om fraktvillkor på de inre vattenvägarna

(95/532/EG)

Enligt artikel 1 i rådets beslut av den 21 mars 1962 ([1]) om införandet av ett förfarande för förhandsgranskning och samråd beträffande vissa lagar och andra författningar som medlemsstaterna planerar utfärda inom transportområdet, ändrat genom beslut 73/402/EEG ([2]), har den belgiska regeringen meddelat kommissionen i brev av den 28 mars 1995 om tre departementsförordningar om transport av torrlast på de inre vattenvägarna. Det första förordningsutkastet avser transporter på de inre vattenvägarna och fastställer vilka uppgifter Office régulateur de la navigation intérieure har när det gäller att upprätta fraktkontrakt, samt de villkor och priser som gäller för dessa kontrakt. Det andra förordningsutkastet avser trafiken på inre vattenvägar från Belgien till Frankrike och Nederländerna, och det tredje omfattar villkoren för undantag av fartyg som används för godstransport för egen del från Office régulateur de la navigation intérieure's kompetensområde.

Brevet från den belgiska regeringen anlände till kommissionen den 3 april 1995. I ett brev av den 21 april 1995 begär kommissionen ytterligare upplysningar från de belgiska myndigheterna. Myndigheternas svar anlände till kommissionen den 8 juni 1995, och ett möte med företrädare för den belgiska regeringen ägde rum den 30 juni 1995.

Enligt artikel 2 i ovan nämda beslut av rådet avger kommissionen följande yttrande:

1. Kommissionen har inledningsvis granskat utkastet till departementsförordningen om transport på de inre vattenvägarna och förordningsutkastet om transporter från Belgien till Frankrike och Nederländerna.

   Kommissionen konstaterar att utkastet till departementsförordningen om transporter mellan två belgiska hamnar visserligen bibehåller de aktuella bestämmelserna om fraktfördelningen, men att det ändrar vissa aspekter rörande tillämpningen av dessa bestämmelser för att uppnå större kommersiell flexibilitet. En avlastare kan därigenom numera vägra fartyg som inte överensstämmer med de tekniska kraven, eller transportörer som tidigare givit anledning till missnöje.

   Vid vissa transporter skall kontrakt kunna slutas fritt, förutsatt att de uppvisar en påteckning från Office Régulateur de la Navigation Intérieure. Sådana undantag kan av ombudet för Office Régulateur de la Navigation Intérieure utsträckas till att gälla även andra produktkategorier och fraktmetoder.

   Medan det aktuella turordningssystemet i princip endast tillåter befraktning på enkla sträckor, möjliggör utkastet till departementsförordningen om inlandstransporter inom ramen för det nya systemet maximalt fem på varandra följande resor samt tidskontrakt på upp till två månader. Den belgiska regeringen kommer att fastställa de allmänna reglerna för transporter med mer än fem på varandra följande resor, tidskontrakt på över två månader och dräktighetskontrakt efter det att departementsförordningen trätt i kraft. För dräktighetskontrakt fastställer utkastet till departementsförordningen att dessa helt eller delvis kan slutas utanför turordningssystemet och att i fall en delvis liberalisering genomförs minst 30 % av den totala lasten bör befraktas fritt.

([1]) EGT nr 23, 3.4.1962, s. 720/62.
([2]) EGT nr L 347, 17.12.1973, s. 48.

När det gäller priser och transportvillkor omfattar utkastet till departementsförordningen ett allmänt system med referenstariffer. Fraktkommittén, som består av företrädare för de statliga myndigheterna och andra berörda parter, avger sedan ett rådgivande yttrande om detaljerna för detta systems tillämpning. I sista hand avgörs frågor som rör priser och transportvillkor av ministern. Vid ett senare tillfälle kommer den statliga myndigheten även att fastställa villkor för möjligheterna att avvika från referenstarifferna.

I utkastet till departementsförordningen avseende transporter på de inre vattenvägarna till Frankrike och Nederländerna fastställs att fraktfördelningssystemet bibehålls eller införs för dessa sträckor, med samma regler för genomförandet som fastlagts i för inlandssystemet. Till följd härav skulle det nuvarande turordningssystemet, som tillämpas av småföretagarna i trafiken från Belgien till Nederländerna, försvinna.

2. Ur ekonomisk synpunkt anser kommissionen att införandet av ett nytt, tillfälligt system med obligatorisk fraktfördelning för trafiken från Belgien till Nederländerna inte bör utgöra något hinder för förverkligandet av den avreglering av flodtransportmarknaden som förordas i kommissionens förslag till rådets direktiv av den 23 maj 1995 om villkoren för befraktning och prissättning inom området för nationell och internationell transport av varor på inre vattenvägar inom gemenskapen ([1]). Kommissionen har för övrigt redan betonat denna aspekt i sitt yttrande till den nederländska regeringen av den 12 juni 1995, om ett utkast till tillfällig lag rörande fördelningen av gods vid nord-syd-transporter via inre vattenvägar ([2]).

Man skulle inte ha övervägt att införa ett sådant system för fraktfördelning utan en entydig garanti för att den berörda marknadssektorn övergår till ett slutgiltigt system med fri konkurrens inom en klart begränsad tidsperiod. Kommissionen uppmärksammar den förutsedda utvidgningen av befraktning i turordning till nya transportförbindelser och noterar med intresse de komponenter av avreglering och stärkande av konkurrenskraften hos småföretagarna bland de pråmskeppare som omfattas av fraktfördelningssystemet avsett för transporterna inom Belgien och till Frankrike och Nederländerna. Kommissionen uppmärksammar också att förordningsutkastet för transporter till dessa båda medlemsstater är av tillfällig karaktär. I förordningsutkastet föreslås att fraktfördelningssystemet slutgiltigt upphör den 1 januari 2000. Detta skulle vara förenligt med de mål för avreglering av flodtransportmarknaden som förordas av kommissionen i ovan nämnda förslag till rådets direktiv, och skulle också kunna harmoniseras med den tidsplan för avreglering av denna marknad som övervägs i de båda andra medlemsstaterna.

3. Kommissionen konstaterar att utkastet till departementsförordningen om trafiken till Frankrike och Nederländerna, vars förändringar faller under transportministerns kompetensområde, fastställer obligatorisk befraktning i turordning med fasta priser och villkor som allmän regel, och endast framlägger vissa drag av avreglering som undantag från denna. För att säkerställa övergången för den berörda marknadssektorn till det datum som föreskrivs för avskaffandet av fraktfördelningssystemet, rekommenderar kommissionen den belgiska regeringen att ändra departementsförordningsförslaget så att det i första hand stadfäster avreglering av den berörda flodtransportmarknaden som allmän princip, och sedan, som undantag från denna princip, framlägger villkoren för det planerade fraktfördelningssystemet för den begränsade perioden fram till den 1 januari 2000.

4. För att säkra en effektiv övergång till fri konkurrens inom den föreskrivna perioden anmodar kommissionen den belgiska regeringen att införa följande ändringar i förslaget till departementsförordningen:

— I artikel 23 i utkastet till departementsförordning om inlandstransporter fastställs att dräktighetskontrakt helt eller delvis kan befrias från tillämpningen av fraktfördelningssystemet, i enlighet med de allmänna villkoren för befraktning som de

([1]) KOM (95) 199 av den 23.5.1995.
([2]) EGT nr L 134, 20.6.1995.

belgiska myndigheterna kommer att fastställa för dessa kontrakt under året efter det att förordningen träder i kraft. Kommissionen påminner om att den i sitt förslag till rådets direktiv av den 23 maj 1995 om stegvis avreglering av flodtransportmarknaden som ett första steg i denna avregleringsprocess föreslog befraktning utan turordningssystem för dräktighetskontrakt. Kommissionen uppmanar den belgiska regeringen att ta hänsyn till detta när den utarbetar ovan nämnda allmänna villkor, och att i förväg delge kommissionen texterna till de bestämmelser som planeras inom detta område.

— I artikel 22 i samma förordningsutkast fastställs att även de allmänna befraktningsvillkoren för tidskontrakt på mer än två månader kommer att definieras vid ett senare tillfälle. Kommissionen uppmanar den belgiska regeringen att vid fastställandet av de allmänna villkoren även ta hänsyn till de målsättningar som avses i det ovan nämnda förslaget till direktiv, och att i förväg delge kommissionen texterna till de bestämmelser som planeras för tidskontrakt.

— I förordningsutkastet om transporter till Frankrike och Nederländerna fastställs att förordningen skall upphöra att gälla den 1 januari 2000. I utkastets ingress betonas att det rör sig om en tillfällig förordning och att dess giltighet är begränsad och upphör så snart gemenskapslagstiftning om avreglering av flodtrafiksmarknaden genomförs. Eftersom kommissionens formella förslag redan framlagts inför rådet för beslut i frågan, uppmanar kommissionen den belgiska regeringen att komplettera denna artikel som följer:

"Artikel 7

denna förordning träder i kraft den ..... och upphör att gälla den 1 januari 2000 *eller vid ett tidigare datum som fastställs genom departementsbeslut om Europeiska unionens lagstiftning så kräver."*

5. I utkastet till departementsförordningen om transport för egen del fastställs villkoren för hur fartyg som anlitas i denna typ av transport kan användas utanför ett turordningssystem. Ur gemenskapslagstiftningens synpunkt finns inga särskilda kommentarer att göra om detta utkast. Det utgår från principen att Office régulateur de la navigation intérieur inte skall ingripa i befraktningsförfarandet, på villkor att fartyget i fråga erhållit ett certifikat för transport för egen del, utställt av den statliga myndigheten i enlighet med kriterier som gör det möjligt att skilja mellan transport för egen del och transport för tredje man.

6. Med hänsyn till de komponenter och villkor som anges ovan finner kommissionen att de tre utkasten till departementsförordningar inte är oförenliga med den allmänna transportpolitiken.

7. Kommissionen underrättar övriga medlemsstater om detta yttrande.

Utfärdat i Bryssel den 30 november 1995.

På kommissionens vägnar

Neil KINNOCK

Ledamot av kommissionen