STELLUNGNAHME DER KOMMISSION

vom 30. November 1995

an die belgische Regierung zu den Entwürfen dreier Ministerialverordnungen über die Befrachtungsmodalitäten im Binnenschiffsgüterverkehr

(95/532/EG)

Gemäß Artikel 1 der Entscheidung des Rates vom 21. März 1962 über die Einführung eines Verfahrens zur vorherigen Prüfung und Beratung künftiger Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten auf dem Gebiet des Verkehrs (1), geändert durch die Entscheidung 73/402/EWG (2), hat die belgische Regierung der Kommission mit Schreiben vom 28. März 1995 die Entwürfe dreier Ministerialverordnungen über den Trokkenladungsverkehr auf Binnenwasserstraßen übermittelt. Der erste Verordnungsentwurf betrifft den Inlandsverkehr und regelt die Aufgaben des Office Régulateur de la Navigation Intérieure bei der Ausarbeitung von Befrachtungsverträgen sowie die Bedingungen und Preise, die in diesen Verträgen festzulegen sind; der zweite Verordnungsentwurf regelt den Binnenschiffsverkehr von Belgien nach Frankreich und in die Niederlande, und der dritte Entwurf enthält die Bedingungen unter denen Schiffe, die im Werkverkehr eingesetzt werden, aus dem Aufgabenbereich des Office Régulateur de la Navigation Intérieure ausgeklammert werden.

Das Schreiben der belgischen Regierung ging bei der Kommission am 3. April 1995 ein. Mit Schreiben vom 21. April 1995 hat die Kommission die belgischen Behörden um weitere Auskünfte ersucht. Die Antwort hierauf ist am 8. Juni 1995 bei der Kommission eingegangen; am 30. Juni 1995 hat eine Zusammenkunft mit Vertretern der belgischen Regierung stattgefunden.

Gemäß Artikel 2 der vorgenannten Entscheidung des Rates gibt die Kommission folgende Stellungnahme ab:

1. Die Kommission hat zunächst den Entwurf der Ministerialverordnung geprüft, die den innerstaatlichen Verkehr betrifft, sowie den Entwurf der Ministerialverordnung über den Verkehr von Belgien nach Frankreich und in die Niederlande.

   Sie stellt fest, daß in der beabsichtigten Verordnung über den Verkehr zwischen zwei belgischen Häfen zwar an der gegenwärtigen Ladungsaufteilungsregelung festgehalten wird, bestimmte die Funktionsweise dieser Regelung betreffende Aspekte allerdings geändert werden, um eine größere kommerzielle Flexibilität zu erreichen. So kann der Verlader zukünftig ein den technischen Anforderungen nicht entsprechendes Schiff oder auch einen bestimmten Transportunternehmer ablehnen, mit dem er früher einmal unzufrieden war.

   Bei bestimmten Transporten sollen die Befrachtungsverträge frei abgeschlossen werden können; Voraussetzung ist ein Sichtvermerk des Office Régulateur de la Navigation Intérieure. Diese Ausnahmeregelung kann vom ORNI-Kommissar auf weitere Produktkategorien und Befrachtungsarten ausgedehnt werden.

   Während das bisherige Tour-de-rôle-System im Prinzip nur Vertragsabschlüsse für eine einfache Fahrt zuließ, sollen entsprechend dem Verordnungsentwurf über den innerstaatlichen Verkehr auch Befrachtungen für bis zu fünf aufeinanderfolgende Fahrten sowie Zeitverträge für maximal zwei Monate möglich sein. Nach dem Inkrafttreten der geplanten Verordnung würde die belgische Regierung die allgemeinen Modalitäten festlegen, die auf Verträge für mehr als fünf aufeinanderfolgenden Fahrten, auf Zeitverträge mit einer Laufzeit von mehr als zwei Monaten und auf Tonnageverträge anwendbar wären. Zu den Tonnageverträgen heißt es im Verordnungsentwurf, daß sie ganz oder teilweise außerhalb des Tour-de-rôle-Systems abgeschlossen werden können und daß bei einer nur teilweisen Liberalisierung mindestens 30 % der Gesamtladung frei befrachtet werden müssen.

(1) ABl. Nr. 23 vom 3. 4. 1962, S. 720/62.
(2) ABl. Nr. L 347 vom 17. 12. 1973, S. 48.

Im Zusammenhang mit den Beförderungspreisen und -bedingungen ist in dem Verordnungsentwurf eine Regelung mit sogenannten Referenztarifen vorgesehen, zu deren Durchführungsmodalitäten ein aus Regierungs- und Gewerbevertretern zusammengesetzter beratender Frachtenausschuß eine Stellungnahme abgeben würde. In letzter Instanz würde der Minister entscheiden. Für ein Ausscheren aus diesem Referenztarifsystem müßten Voraussetzungen erfüllt sein, die zu einem späteren Zeitpunkt noch von staatlicher Seite festzulegen sind.

Mit dem Entwurf einer Ministerialverordnung zur Regelung des Binnenschiffsverkehrs nach Frankreich und in die Niederlande wird auf diesen Relationen ein Ladungsaufteilungssystem aufrechterhalten bzw. eingeführt, das nach demselben Muster funktionieren soll, wie das für den innerstaatlichen Verkehr vorgesehene System. Dies würde bedeuten, daß das vom Partikuliergewerbe praktizierte Tour-de-rôle-System im Verkehr von Belgien in die Niederlande aufgehoben würde.

2. Die Kommission ist der Auffassung, daß die Einführung eines neuen und obligatorischen Ladungsaufteilungssystems für den Verkehr von Belgien in die Niederlande kein wirtschaftliches Hindernis für die Liberalisierung des Binnenschiffahrtsmarktes darstellen darf, die im Vorschlag von 23. Mai 1995 für eine Richtlinie des Rates über die Modalitäten der Befrachtung und der Preisbildung im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüterverkehr in der Gemeinschaft [1] befürwortet wird. Auf diesen Aspekt ist sie im übrigen ganz ausdrücklich in ihrer Stellungnahme vom 12. Juni 1995 an die niederländische Regierung zu dem Entwurf eines befristeten Gesetzes über die Ladungsaufteilung im Nord-Süd-Verkehr [2] eingegangen.

Ein solches Ladungsaufteilungssystem ist nur hinnehmbar, wenn es eine zuverlässige Garantie dafür gibt, daß der betreffende Markt innerhalb eines befristeten Zeitraums zu einem System des freien Wettbewerbs übergeht. Unter Berücksichtigung der geplanten Ausweitung des Tour-de-rôle-Systems auf andere Relationen nimmt die Kommission mit Interesse von den Maßnahmen zur Liberalisierung und zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Partikulierschiffahrt Kenntnis, die im Rahmen des Ladungsaufteilungssystems geplant sind; dieses System ist in den beabsichtigten Verordnungen über den Verkehr in Belgien und den Verkehr nach Frankreich und in die Niederlande vorgesehen. Sie nimmt auch davon Kenntnis, daß die geplante Verordnung über den Verkehr in diese beiden Mitgliedstaaten befristet ist. Das Auslaufen der Regelung über die Ladungsaufteilung am 1. Januar 2000 wäre mit den von der Kommission in dem bereits erwähnten Richtlinienentwurf befürworteten Liberalisierungszielen für den Binnenschiffahrtsmarkt vereinbar und würde sich außerdem in den Zeitplan für die Liberalisierung dieses Marktes in zwei anderen Mitgliedstaaten einfügen.

3. Die Kommission stellt fest, daß nach der geplanten Ministerialverordnung über den Verkehr nach Frankreich und in die Niederlande, deren Änderung in die Zuständigkeit des Verkehrsministers fällt, die obligatorische Befrachtung nach dem Tour-de-rôle-Verfahren die Regel, die Liberalisierung hingegen die Ausnahme sein soll. Um den Übergang dieses Marktbereichs bis zu dem für die Beendigung der Regelung vorgesehenen Zeitpunkt besser gewährleisten zu können, empfiehlt die Kommission der belgischen Regierung, den Verordnungsentwurf dahingehend abzuändern, daß zunächst die Liberalisierung des betreffenden Binnenschiffahrtsmarktes als allgemeiner Grundsatz anerkannt wird und dann als Ausnahme von diesem Grundsatz für einen bis zum 1. Januar 2000 befristeten Zeitraum Einzelheiten des geplanten Ladungsaufteilungssystems festgelegt werden.

4. Im Bestreben, den Übergang zu einer Situation des freien Wettbewerbs innerhalb der vorgesehenen Frist besser zu gewährleisten, ersucht die Kommission die belgische Regierung, an den Verordnungsentwürfen über den innerstaatlichen Verkehr und über den Verkehr nach Frankreich und in die Niederlande folgende Änderungen vorzunehmen:

— In Artikel 23 des Entwurfs der Ministerialverordnung über den innerstaatlichen Verkehr heißt es, daß die Tonnageverträge im Einklang mit allgemeinen Modalitäten, die die belgischen Behörden im Jahr nach dem Inkrafttreten der Verordnung

[1] KOM(95) 199 vom 23. 5. 1995.
[2] ABl. Nr. L 134 vom 20. 6. 1995.

für diese Verträge festlegen werden, ganz oder teilweise von der Anwendung des Tour-de-rôle-Verfahren ausgenommen werden können. Die Kommission weist darauf hin, daß sie in ihrem Vorschlag vom 23. Mai 1995 für eine Richtlinie des Rates über die schrittweise Liberalisierung des Binnenschiffahrtsmarktes als erste Stufe dieser Liberalisierung die Ausklammerung der Tonnageverträge aus dem Tour-de-rôle-System empfiehlt. Die Kommission ersucht die belgische Regierung daher, dieser Zielsetzung bei der Ausarbeitung der allgemeinen Befrachtungsbedingungen Rechnung zu tragen und ihr im voraus den Wortlaut der geplanten Vorschriften zu übermitteln.

— In Artikel 22 des vorgenannten Verordnungsentwurfs heißt es, daß die belgische Regierung zu einem späteren Zeitpunkt auch für die Zeitverträge mit einer Laufzeit von mehr als zwei Monaten allgemeine Befrachtungsmodalitäten festlegen wird. Die Kommission ersucht die belgische Regierung, den Zielsetzungen des vorgenannten Richtlinienvorschlags auch bei der Ausarbeitung der allgemeinen Befrachtungsmodalitäten für die Zeitverträge Rechnung zu tragen und ihr im voraus den Wortlaut der beabsichtigten Vorschriften zu übermitteln.

— Der Entwurf der Ministerialverordnung über den Verkehr nach Frankreich und in die Niederlande sieht das Auslaufen der Verordnung zum 1. Januar 2000 vor. In den Erwägungen zu dieser Verordnung wird unterstrichen, daß ihre Gültigkeit enden wird, sobald auf Gemeinschaftsebene Vorschriften zur Liberalisierung der Binnenschiffahrt erlassen werden. Da die Kommission den Rat bereits formell mit ihrem diesbezüglichen Vorschlag befaßt hat, ersucht sie die belgische Regierung, den entsprechenden Artikel in der Verordnung wie folgt zu ergänzen:

„*Artikel 7*

Diese Verordnung tritt am ..... in Kraft und am 1. Januar 2000 *oder zu einem früheren durch Ministerialverordnung festzulegenden Zeitpunkt* außer Kraft, *sofern ein Rechtsakt der Europäischen Union dies verlangt*".

5. Im Entwurf einer Ministerialverordnung über den Werkverkehr sind die Bedingungen festgelegt, unter denen die im Werkverkehr eingesetzten Schiffe außerhalb des Tour-de-rôle-Systems benutzt werden können. Dieser Entwurf gibt keinen Anlaß zu besonderen Bemerkungen hinsichtlich des Gemeinschaftsrechts. Die beabsichtigte Verordnung enthält den Grundsatz der Nicht-Einschaltung des Office Régulateur de la Navigation Intérieure bei der Befrachtung; Voraussetzung ist allerdings, daß für das Schiff ein Werkverkehrszeugnis besteht, welches von einer offiziellen Stelle auf der Grundlage von Kriterien erteilt worden ist, die eine Unterscheidung des Werkverkehrs vom gewerblichen Verkehr gestatten.

6. Unter Berücksichtigung der vorgenannten Punkte und Bedingungen ist die Kommission der Ansicht, daß die drei Verordnungsentwürfe mit den allgemeinen verkehrspolitischen Zielen nicht unvereinbar sind.

7. Die Kommission unterrichtet die übrigen Mitgliedstaaten von dieser Stellungnahme.

Brüssel, den 30. November 1995

Für die Kommission

Neil KINNOCK

Mitglied der Kommission