II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

KOMMISSION

STELLUNGNAHME DER KOMMISSION

vom 17. Februar 1976

an die Regierung des Königreichs Belgien zu zwei Ministerialerlassen vom 29. Oktober 1975, einer zur Regelung der grenzüberschreitenden Beförderung im Binnenschiffsverkehr nach Frankreich und den Niederlanden und der andere zur Änderung der Bedingungen für die Befreiung der im Werkverkehr eingesetzten Schiffe von den Maßnahmen der Tour-de-Rôle-Befrachtungsbüros des Amtes zur Regulierung der Binnenschiffahrt („Office régulateur de la navigation intérieure — Dienst voor Regeling der Binnenvaart")

(76/257/EWG)

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 des Rates vom 22. November 1973 (2), übermittelte die belgische Regierung der Kommission mit Schreiben vom 21. November 1975 ihrer Ständigen Vertretung bei den Europäischen Gemeinschaften den Wortlaut von zwei Ministerialerlassen: einer behandelt die Regelung der grenzüberschreitenden Beförderungen im Binnenschiffsverkehr nach Frankreich und den Niederlanden und der andere die Änderung der Bedingungen für die Befreiung der im Werkverkehr eingesetzten Schiffe von den Maßnahmen der Tour-de-Rôle-Befrachtungsbüros des Amtes zur Regulierung der Binnenschiffahrt.

Das Schreiben der Ständigen Vertretung Belgiens ist bei der Kommission am 24. November 1975 eingegangen und gemäß Artikel 1 der vorgenannten Entscheidung des Rates auch den übrigen Mitgliedstaaten mitgeteilt worden.

Da sich insbesondere die belgische Binnenschiffahrt in einer schwierigen Lage befand und da dringend Maßnahmen getroffen werden mußten, setzte die belgische Regierung diese Ministerialerlasse am 29. Oktober 1975, dem Tag ihrer Veröffentlichung im „Moniteur belge", in Kraft, ohne die Kommission dazu zuvor anzuhören. Nach Artikel 2 Absatz 5 der Entscheidung des Rates hat die belgische Regierung die Kommission hiervon unterrichtet.

Auf Veranlassung der Kommission fand am 22. Januar 1976 eine Informationssitzung mit den Vertretern der belgischen Regierung in Brüssel statt. Gemäß Artikel 2 Absatz 4 der Entscheidung des Rates und im Einvernehmen mit der belgischen Regierung wurde die Zweimonatsfrist, in der sich die Kommission äußern muß, bis zum 24. Februar 1976 verlängert.

Die Kommission gibt nach Artikel 2 Absatz 1 der vorgenannten Entscheidung folgende Stellungnahme ab:

1. Die Kommission stellt fest, daß die von Belgien getroffenen Maßnahmen zur Regelung der Binnenschiffsbeförderungen von Belgien nach Frankreich und den Niederlanden vorsehen, daß die Beförderungen nach Frankreich derselben Befrachtungsregelung wie die Binnenschiffsbeförderungen unterliegen, die nicht nur vorgeschriebene Mindesttarife, die vom Verkehrsminister festgesetzt werden, sondern auch eine Befrachtung nach dem Tour-de-Rôle-System umfaßt, und ein Publizitätssystem für Binnenschiffsbeförderungen aus Belgien nach den Niederlanden einführen.

Die Kommission stellt fest, daß die belgische Regierung einseitig Festtarife für die Beförderungen nach Frankreich eingeführt hat, während die Frachten für die Beförderungen in entgegengesetzter Richtung sich frei bilden.

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

Bezüglich des Grundsatzes eines obligatorischen Tarifsystems bekräftigt sie ihre Haltung, wonach die bisherigen Erfahrungen gezeigt haben, daß ein solches System die strukturellen Schwierigkeiten der Binnenschiffahrt nicht beseitigen kann. Die Einhaltung von Festtarifen läßt sich nur schwer kontrollieren. Festtarife haben noch in keinem Fall eine Rolle als Instrument der Konjunkturpolitik spielen können, da derartige Maßnahmen der Realität der Märkte nicht angepaßt werden können. Die Kommission weist darauf hin, daß sie sich in ihrer Mitteilung an den Rat vom 1. Oktober 1975 (1) für die Schaffung eines Verkehrsmarktes entschieden hat, der auf marktwirtschaftlichen Grundsätzen, einschließlich der freien Preisbildung, beruht.

Sie stellt ferner fest, daß die von der belgischen Regierung getroffenen einseitigen Maßnahmen die einheitliche Befrachtungsregelung für die Binnenschiffsbeförderungen zwischen den Mitgliedstaaten beeinträchtigt haben, der sie große Bedeutung beimißt; sie erinnert daran, daß sie dem Rat vor kurzem einen Vorschlag einer Verordnung über ein System von nicht verbindlichen Referenztarifen für die Beförderung von Gütern in der Binnenschiffahrt zwischen den Mitgliedstaaten vorgelegt hat. Diese Verordnung wird, falls sie angenommen wird, eine einheitliche Regelung in diesem Bereich wiederherstellen.

Nach Auffassung der Kommission bringt ein Tour-de-Rôle-System auf wirtschaftlicher Ebene erhebliche Nachteile mit sich. Das Tour-de-Rôle-System beseitigt nämlich nicht nur die freie Wahl des Benutzers, sondern führt auch zu Situationen wie diejenige, der sich die belgische Partikulierschiffahrt gegenübergestellt sieht, indem es insbesondere die Grenzbetriebe künstlich am Leben erhält, die sowohl hinsichtlich ihrer Betriebsführung als auch ihres verfügbaren Materials und der Qualität der erbrachten Dienstleistungen in keiner Weise den Erfordernissen der Nachfrage mehr genügen.

Die Kommission stellt fest, daß die Veröffentlichung bestimmter Angaben über die Beförderungen nach den Niederlanden eine bessere Transparenz des Marktes sicherstellen kann.

2. Die Kommission ist der Auffassung, daß die Einschränkungen beim Mieten und beim Erwerb von Schiffen durch Unternehmen, die Güterbeförderungen im Werkverkehr durchführen, wirtschaftlich nicht gerechtfertigt sind. Sie führen nämlich ein Tour-de-Rôle-System für Schiffe ein, die von den Verladern gemietet oder gekauft werden können, und schließen darüber hinaus — zumindest für die unmittelbare Gegenwart — Schiffe aus, die nach den früheren Bestimmungen für den Werkverkehr gemietet wurden. Sie führen mithin zu einer ungleichen Behandlung zwischen Verkehrsunternehmen, stehen im Gegensatz zur freien Wahl des Benutzers und sind daher geeignet, die Verlader zu veranlassen, auf andere Verkehrsträger zurückzugreifen oder selbst Schiffe zu bauen, was zur Schaffung struktureller Überkapazitäten oder zur Erweiterung bereits vorhandener Kapazitäten führen könnte.

3. Die Kommission stellt fest, daß die durch die betreffenden Erlasse angeordneten Maßnahmen eine allmähliche, ausgewogene Angleichung eines gemeinschaftlichen Verkehrssystems, wie es von der Kommission in ihrer Mitteilung vom Oktober 1973 analysiert wird, nicht ermöglichen. Die in Rede stehenden Maßnahmen führen zu keiner Lösung der strukturellen Probleme, denen die belgische Binnenschiffahrt zur Zeit gegenüber steht.

Dennoch ist sich die Kommission der Tatsache bewußt, daß die belgische Regierung angesichts der Krisensituation, in der sich die belgische Binnenschifffahrt befand, Notstandsmaßnahmen ergreifen mußte.

Unabhängig von ihrem Urteil über die Wirksamkeit und den Nutzen dieser Maßnahmen vom wirtschaftlichen Gesichtspunkt aus, weist die Kommission dennoch darauf hin, daß die meisten der von der belgischen Regierung erlassenen Maßnahmen nicht so ausgerichtet sind, wie es die Kommission für das Funktionieren des Verkehrsmarktes vorsieht, und deshalb nur für eine möglichst kurze Zeitspanne beibehalten werden sollten. Die Kommission lenkt die Aufmerksamkeit der belgischen Regierung auf die Notwendigkeit hin, eine allmähliche Anpassung der Partikulierschifffahrt an eine moderne Wirtschaft hinzuwirken. In diesem Zusammmenhang erinnert sie daran, daß sie bestimmte konkrete Maßnahmen befürwortet hat, die zu einer strukturellen Sanierung des Binnenschiffsmarktes beitragen können: Hierbei handelt es sich insbesondere um die Empfehlung an die Mitgliedstaaten zur Durchführung nationaler Abwrackmaßnahmen für veraltete Schiffe (2) sowie den Vorschlag einer Richtlinie über die Bedingungen für den Zugang zum Beruf (3). Die Einbeziehung der belgischen Binnenwasserstraßen in die Stillegungsregelung, die zur Zeit ausgearbeitet wird, würde die strukturelle Umstellung des Gewerbes ebenfalls erleichtern. Außerdem könnte der Kommissionsvorschlag zur sozialen Harmonisierung in der Binnenschiffahrt (4), falls er angenommen wird, günstige Auswirkungen haben.

Bis zur Verwirklichung einer gemeinschaftlichen Strukturpolitik in der Binnenschiffahrt müssen auf nationaler Ebene Initiativen mit dem Ziel ergriffen werden, die Entstehung von Unternehmen, deren Größe in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht rentabel ist, zu fördern, insbesondere durch Anreize zum Abschluß von Abkommen, die von der Kooperation von Unternehmen und der Zusammenlegung ihrer Betriebsmittel bis zu ihrer Fusion gehen können, unter Beachtung der Wettbewerbsregeln des EWG-Vertrags.

(1) Dok. KOM (75) 490 endg.

(2) ABl. Nr. L 218 vom 4. 9. 1968, S. 10.
(3) Dok. R/2531/75 (TRANS 89) vom 14. 10. 1975.
(4) ABl. Nr. C 259 vom 12. 11. 1975, S. 2.

4. Die Kommission hat es nicht für erforderlich gehalten, sich mit den übrigen Mitgliedstaaten nach Artikel 2 Absatz 3 der Entscheidung des Rates zu beraten.

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

Brüssel, den 17. Februar 1976

Für die Kommission

Der Vizepräsident

Carlo SCARASCIA MUGNOZZA