II

(Vorbereitende Rechtsakte)

KOMMISSION

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Einzelheiten der Befrachtung und der Frachtratenbildung im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüterverkehr in der Gemeinschaft

(95/C 318/08)

(Text von Bedeutung für den EWR)

KOM(95) 199 endg. — 95/0121(SYN)

(Von der Kommission vorgelegt am 15. September 1995)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission,

in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die zunehmenden Probleme im Zusammenhang mit der Überlastung des Straßen- und Schienennetzes, der Sicherheit im Verkehr, der Umwelt, dem Energieverbrauch und der Beeinträchtigung der Lebensqualität erfordern im Interesse der Allgemeinheit einen forcierteren Ausbau und eine bessere Nutzung des Potentials der Binnenschiffahrt, indem insbesondere deren Wettbewerbsposition verbessert wird.

Die Unterschiede zwischen den einzelstaatlichen Regelungen betreffend die gewerbliche Binnenschiffahrt sind einem reibungslosen Funktionieren des Binnenmarkts in diesem Bereich nicht förderlich. Daher sollten auf Gemeinschaftsebene Bestimmungen für den gesamten Binnenschiffahrtsmarkt erlassen werden; dies hatte die Kommission bereits in ihrem Bericht vom 9. Juni 1994 über die Marktordnung in der Binnenschiffahrt und die sogenannten Rotationssysteme angeregt, dessen Konzept der Rat in seiner Entschließung vom 24. Oktober 1994 [1] gebilligt hat.

Die Vollendung des Binnenmarkts, in dem der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital gewährleistet ist, erfordert im Binnenschiffsgüterverkehr eine kommerziell flexiblere Gestaltung der Rotations-Befrachtungssysteme, die später einem System freier Geschäftsabschlüsse weichen sollen.

Aufgrund der sozio-ökonomischen Merkmale des Binnenschiffahrtsgewerbes ist ein Übergangszeitraum vorzusehen, in dem die Anwendung des Rotationssystems schrittweise eingeschränkt wird, bis schließlich die Befrachtung und die Bildung der Beförderungsentgelte völlig frei sind.

Diese Übergangszeit soll dazu dienen, daß sich die Verkehrsunternehmer an die Bedingungen des freien Marktes anpassen und sich gegebenenfalls mit anderen zu kommerziellen Gruppierungen zusammenschließen können, die dem logistischen Bedarf der Verlader besser entsprechen.

In Anbetracht der vorstehend beschriebenen Ziele ist es erforderlich und ausreichend, auf Gemeinschaftsebene einen allgemeinen Zeitplan für die schrittweise Liberalisierung des Marktes festzulegen, den Mitgliedstaaten jedoch die Verantwortung für die Durchführung dieser Liberalisierung zu überlassen; die Vorschriften des Artikels 3b dritter Unterabsatz des Vertrages werden somit befolgt.

Es sind Vorschriften erforderlich, die im Fall von schweren Störungen ein Eingreifen in den betroffenen Verkehrsmarkt ermöglichen. Dazu muß die Kommission ermächtigt werden, im Rahmen eines beratenden Ausschusses geeignete Maßnahmen zu treffen —

[1] ABl. Nr. C 309 vom 5. 11. 1994, S. 5.

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

a) „Rotationssystem" ein System, bei dem die Transportaufträge der Kunden an einer Frachtbörse in der Reihenfolge, in der die Schiffe nach dem Löschen verfügbar sind, zu festen Preisen und nach bekanntgegebenen Bedingungen vergeben werden. Die Verkehrsunternehmer werden in der Reihenfolge ihrer Eintragung in das Rotations-Verzeichnis aufgefordert, unter den angebotenen Ladungen eine Ladung zu wählen. Verkehrsunternehmer, die keine Wahl treffen, bewahren dennoch ihren Rang in der Reihenfolge der Eintragung;

b) „Verkehrsunternehmer"

— einen Partikulier, dem höchstens drei Binnenschiffe gehören;

— eine Reederei, der mehr als drei Binnenschiffe gehören;

— eine Gruppierung oder Genossenschaft von Partikulieren, der Binnenschiffe gehören;

c) „zuständige Behörde" die von dem Mitgliedstaat mit der Verwaltung und Organisation des Rotationssystems betraute Behörde;

d) „schwere Marktstörung" das Auftreten von Problemen auf dem betreffenden Markt, die diesem Markt eigen sind und zu einem möglicherweise anhaltenden deutlichen Angebotsüberhang führen können, der das finanzielle Gleichgewicht und das Überleben zahlreicher Binnenschiffsgüterverkehrsunternehmer ernstlich gefährden könnte, sofern die kurz- und mittelfristigen Prognosen für den betreffenden Markt keine deutliche und dauerhafte Besserung erwarten lassen.

Artikel 2

Im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüterverkehr in der Gemeinschaft werden die Verträge zwischen den betroffenen Parteien frei geschlossen und die Preise frei ausgehandelt, gegebenenfalls an Frachtbörsen.

Artikel 3

Abweichend von Artikel 2 können die Mitgliedstaaten bis zum 1. Januar 2000 ein System von festen Mindesttarifen sowie Rotationssysteme beibehalten, wenn

— die in den Artikeln 4 bis 7 aufgeführten Bestimmungen eingehalten werden,

— gewährleistet wird, daß die Rotationssysteme sowie die Festpreisregelung allen Verkehrsunternehmern der Mitgliedstaaten zu den gleichen Bedingungen offenstehen.

Artikel 4

Während der in Artikel 3 vorgesehenen Übergangszeit können die Rotationssysteme nur auf allgemeine Waren angewendet werden.

Von diesen Systemen ausgenommen sind der Transport von Kohlenwasserstoffen, flüssigen und pulverförmigen Massengütern, Spezialtransporte z. B. von großen und unteilbaren Ladungen, Containertransporte, Überführungsfahrten im Hafengebiet, Werkverkehr jeder Art sowie der gesamte Verkehr, der bereits jetzt außerhalb des Rotationssystems abgewickelt wird.

Artikel 5

Von Rotationssystemen ausgenommen sind außerdem Transporte, deren Abwicklung über solche Systeme nicht effizient erfolgen kann, insbesondere:

— Transporte, die den Einsatz von Fahrzeugen mit eigenen Lade- und Löschvorrichtungen erfordern;

— Transporte im kombinierten Verkehr, nämlich die intermodalen Transporte, die hauptsächlich auf Binnenwasserstraßen abgewickelt werden und deren möglichst kurzer Vor- und Nachlauf entweder auf der Straße oder auf der Schiene erfolgt;

— neue Beförderungsarten, die nicht unter Artikel 4 oder die beiden obigen Gedankenstriche fallen, bei denen es den Verladern während einer vorherigen Erprobungszeit von bis zu 24 Monaten freisteht, das Rotationssystem zu nutzen oder nicht zu nutzen.

Artikel 6

Während der in Artikel 3 genannten Übergangszeit treffen die Mitgliedstaaten alle notwendigen Maßnahmen, um die Rotationssysteme soweit wie möglich flexibel zu gestalten, insbesondere indem

— die Verlader die Möglichkeit erhalten, Verträge für mehrfache Fahrten zu schließen, d. h. für mehrere aufeinanderfolgende Fahrten mit demselben Schiff;

— einfache oder mehrfache Fahrten, die nacheinander zweimal im Rotationssystem angeboten wurden, ohne daß sich ein Abnehmer gemeldet hat, aus diesem System herausgenommen und frei ausgehandelt werden.

Artikel 7

Innerhalb von zwei Jahren ab Inkrafttreten dieser Richtlinie treffen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen, damit die Verlader die freie Wahl zwischen drei verschiedenen Vertragstypen haben:

— Zeit- einschließlich Charterverträge, bei denen der Verkehrsunternehmer ein oder mehrere Schiffe mit Besatzung für einen festgelegten Zeitraum ausschließlich einem Auftraggeber zur Verfügung stellt,

um die ihm von letzterem übergebenen Güter gegen ein in Tagessätzen festgelegtes Entgelt zu transportieren. Der Vertrag wird von den Parteien frei ausgehandelt;

— Tonnageverträge, bei denen sich der Verkehrsunternehmer verpflichtet, während eines festgelegten Zeitraums eine bestimmte Menge gegen Bezahlung eines Entgelts pro Tonne zu befördern. Der Vertrag wird von den Parteien frei ausgehandelt; Vertragsgegenstand muß ein großes Gütervolumen sein;

— Verträge für einfache oder mehrfache Fahrten, die unter das Rotationssystem fallen.

Artikel 8

(1) Bei einer schweren Störung des Binnenschiffahrtsmarkts kann die Kommission von sich aus oder auf Antrag eines Mitgliedstaats geeignete Maßnahmen treffen, insbesondere Maßnahmen, mit denen jede weitere Erhöhung der Transportkapazität auf dem betreffenden Markt verhindert wird. Die Entscheidung wird gemäß dem Verfahren nach Artikel 9 Absatz 2 getroffen.

(2) Liegt ein Antrag eines Mitgliedstaats auf Maßnahmen vor, so wird darüber innerhalb von drei Monaten nach Antragseingang entschieden.

(3) Dem Antrag eines Mitgliedstaats auf geeignete Maßnahmen sind alle für eine Bewertung der wirtschaftlichen Lage des betreffenden Bereichs erforderlichen Angaben beizufügen, insbesondere:

— die durchschnittlichen Kosten und die Preise für die einzelnen Transportarten;

— der Auslastungsgrad der Laderäume;

— Prognosen zur Nachfrageentwicklung.

Diese Angaben dürfen nur zu statistischen Zwecken verwendet werden. Es ist nicht gestattet, sie zu steuerlichen Zwecken zu verwenden und an Dritte weiterzugeben.

(4) Die gemäß diesem Artikel getroffenen Entscheidungen werden den Mitgliedstaaten unverzüglich mitgeteilt.

Artikel 9

(1) Die Kommission wird von dem in der Richtlinie 91/672/EWG des Rates [1] vorgesehenen Ausschuß unterstützt.

(2) Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß gibt seine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage — erforderlichenfalls durch eine Abstimmung — festsetzen kann.

Die Stellungnahme wird in das Protokoll aufgenommen; darüber hinaus hat jeder Mitgliedstaat das Recht zu beantragen, daß sein Standpunkt im Protokoll festgehalten wird.

Die Kommission berücksichtigt soweit wie möglich die Stellungnahme des Ausschusses. Sie unterrichtet den Ausschuß darüber, inwieweit sie seine Stellungnahme berücksichtigt hat.

Artikel 10

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie vor dem 1. Januar 1996 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Sie regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut der innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 11

Diese Richtlinie tritt am dritten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Artikel 12

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

---

[1] ABl. Nr. L 373 vom 31. 12. 1991, S. 29.