

23.12.85

EG - In - VP

-1-

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Vorschlag einer Verordnung des Rates zur Festlegung der
Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmern
zum Güter- und Personenverkehr in der Binnenschifffahrt
innerhalb eines Mitgliedstaates, in dem sie nicht ansässig
sind

KOM(85) 610 endg.; Ratsdok. 11197/85

Gemäß Artikel 2 Satz 2 des Gesetzes zu den Verträgen vom 25. März 1957 zugeleitet mit Schreiben des Chefs des Bundeskanzleramtes vom 19. Dezember 1985 - 14 - 680 70 - E - Ve 140/85 -.

Diese Vorlage ist mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 4. Dezember 1985 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Die Anhörung des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu der genannten Kommissionsvorlage ist nicht vorgesehen.

Mit der unmittelbar bevorstehenden Beschlußfassung durch den Rat ist zu rechnen.

Zur Information wird gleichzeitig die von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften zu ihrer Vorlage übermittelte Begründung beigelegt.

BEGRÜNDUNG

3

I. Einleitung

1. Am 23. November 1967 legte die Kommission dem Rat einen Vorschlag einer Verordnung (1), abgeändert am 25. April 1969 (2), über den Zugang zum Markt im Binnenschiffsgüterverkehr vor. Mit diesem Vorschlag sollte unter anderem Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe b) des Vertrages verwirklicht werden.

Der Vorschlag, der die Verwirklichung einer umfassenden Organisation der Binnenschiffahrtsmärkte zum Ziele hatte, sah unter anderem in einem Artikel 38 vor, dass 5 Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung Verkehrsunternehmer anderer Mitgliedstaaten zum Güterverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind, zugelassen werden sollten.

2. Das Europäische Parlament (3) und der Wirtschafts- und Sozialausschuss (4) stimmten dem Vorschlag zu. Die vorgeschlagene Massnahme wurde vom Rat weder angenommen noch abgelehnt. Das Europäische Parlament hatte deshalb den Art. 38 des Vorschlags von 1967 ausdrücklich in seiner Untätigkeitsklage gegen den Rat aufgenommen.

Der neue Vorschlag ersetzt den Teil des Vorschlags von 1967 bezüglich der Zulassung von nicht ansässigen Verkehrsunternehmern zum Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaats und dehnt den freien Dienstleistungsverkehr auf den Personenverkehr aus.

In ihrem Weissbuch über die Vollendung des Binnenmarkts hat die Kommission vorgeschlagen, dass die Kabotage im Binnenschiffsverkehr spätestens 1989 verwirklicht sein solle.

- (1) ABL. C 95 vom 21.9.1968
(2) KOM(69)311 vom 25.4.1969
(3) ABL. C 108 vom 19.8.1968
(4) ABL. C 100 vom 5.8.1968

II. ALLGEMEINE ERWÄGUNGEN

Freier Dienstleistungsverkehr

3. Nach dem Urteil des Gerichtshofs vom 22. Mai 1985 in der Rechtssache 13/83 (1) ist es nicht mehr zweifelhaft, dass der Rat nun verpflichtet ist, "in einem angemessenen Zeitraum" den freien Dienstleistungsverkehr für den in Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe b) des Vertrags genannten Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaats zu verwirklichen.

Nach diesem Artikel ist der Rat verpflichtet, die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmern zum Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind, festzulegen.

Die Bedeutung dieser Verpflichtung ist im Vertrag festgelegt. Zur Schaffung des freien Dienstleistungsverkehrs gehört die Beseitigung aller Beschränkungen für Erbringer von Dienstleistungen wegen ihrer Staatsangehörigkeit oder des Umstandes, dass sie in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassen sind, als dem, in dem die Dienstleistung erbracht werden soll. Der Grundsatz der Nichtdiskriminierung ist eines der Grundprinzipien des Gemeinschaftsrechts.

4. Die Dienstleistungsfreiheit im Verkehrssektor bedeutet, dass jeder Verkehrsunternehmer eines Mitgliedstaates seine Verkehrsleistungen im innerstaatlichen Verkehr in einem anderen Mitgliedstaat erbringen kann, ohne dort eine Niederlassung gründen zu müssen. Zur Zeit besteht diese Dienstleistungsfreiheit für die Binnenschifffahrt im Grundsatz bereits in den betroffenen Mitgliedstaaten, aber zum Teil nur mit wesentlichen Einschränkungen. Ohne jeglichen Vorbehalt gilt die Kabotagefreiheit in Belgien. In Deutschland ist sie auf die Rheinschifffahrt und auf bestimmte Wasserwege im Ruhrgebiet beschränkt. In den Niederlanden ist sie gegenwärtig Beschränkungen auf den nicht der Mannheimer Akte unterliegenden Wasserstrassen unterworfen. In Frankreich können nicht ansässige Verkehrsunternehmer eine Beförderung im Binnenverkehr nur im Anschluss an einen grenzüberschreitenden Verkehr ausführen.

(1) ABL. Nr. C 144 vom 13.6.1985

Die Zulassung zum innerstaatlichen Verkehr muss von jeder Beschränkung aufgrund der Staatsangehörigkeit oder des Orts der Niederlassung des Verkehrsunternehmers befreit werden.

5. Ein Verkehrsunternehmer in einem Mitgliedstaat, in dem er nicht ansässig ist, wird zur Durchführung innerstaatlicher Beförderungen, gemäss den allgemeinen Grundsätzen des Vertrages und der damit zusammenhängenden Rechtsprechung des Gerichtshofs, zu denselben Bedingungen zugelassen, wie sie der betreffende Mitgliedstaat seinen eigenen Verkehrsunternehmern vorschreibt. Ein gebietsfremder Verkehrsunternehmer muss also unter Berücksichtigung dieser Grundsätze und dieser Rechtsprechung die Rechts- und Verwaltungsvorschriften beachten, die in dem Mitgliedstaat, in dem er tätig ist, gelten; insbesondere muss er denselben Bedingungen und dem "Tour de rôle"-System unterworfen werden, wie der gebietsansässige Unternehmer. Er muss ggf. auch dieselben Tarife einhalten wie die gebietsansässigen Verkehrsunternehmer.

Echte Verbindung

6. Die Kommission ist der Ansicht, dass die Zulassung "aussergemeinschaftlicher" Unternehmen zur Kabotage zu keiner Störung der innerstaatlichen Verkehrsmärkte der Mitgliedstaaten führen darf. Diese Märkte müssten also gegen den Wettbewerb von Verkehrsunternehmen geschützt werden, die formell in einem Mitgliedstaat niedergelassen sind, jedoch zu einem Drittstaat gehören, und die weder nach den in den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft vorherrschenden wirtschaftlichen Regeln geführt noch danach betrieben werden. Dieser Schutz kann dadurch gewährleistet werden, dass eine echte Verbindung zwischen dem Verkehrsunternehmer und dem Schiffseigner, falls letzterer nicht Verkehrsunternehmer ist, und einem Mitgliedstaat der Gemeinschaft verlangt wird.

Diese echte Verbindung soll so definiert werden, dass Staatsangehörige oder Gesellschaften aus Drittländern sich nicht in einem Mitgliedstaat niederlassen können und deshalb auch nicht in den Genuss der Zulassung zum innerstaatlichen Verkehr in einem Mitgliedstaat kommen.

III. Einzelüberlegungen

7. Artikel 1

Um dem berechtigten Interesse der Mitgliedstaaten, darüber zu wachen, dass der innerstaatliche Verkehr in ihrem Hoheitsgebiet von ausreichend qualifizierten Verkehrsunternehmen durchgeführt wird, entgegenzukommen, ist vorzusehen, dass nur Verkehrsunternehmen, die zur grenzüberschreitenden Binnenschiffahrt zugelassen sind, zum Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaats zugelassen werden.

8. Artikel 2

Es erschien als zweckmässig, die echte Verbindung für die Verantwortlichen des Verkehrsunternehmens und ggf. für die übrigen Personen zu definieren, die einen Einfluss auf den Einsatz und den Betrieb des Schiffes, insbesondere der Schiffseigner, haben könnten. Das für diese Personen empfohlene Kriterium ist im wesentlichen die Staatsangehörigkeit eines Mitgliedstaats.

Um die Strenge der Staatsangehörigkeitsvorschriften für die Personen, welche die Gesellschaften beherrschen, zu mildern, ist die Möglichkeit vorgesehen, nach Konsultierung der Kommission ausnahmsweise von diesen Bedingungen abzuweichen. Um die Kontrolle zu erleichtern, ist vorgesehen, dass die Bescheinigung, gemäss welcher eine echte Verbindung besteht, von den Behörden des Mitgliedstaats ausgestellt wird, in dem der Verkehrsunternehmer ansässig ist.

Die Urkunde über die Zugehörigkeit zur Rheinschiffahrt gemäss der Verordnung (EWG) Nr. 2919/85 des Rates vom 17.10.1985 (1), gilt als Bescheinigung im Sinne dieser Verordnung für jene Schiffe, für die eine solche Urkunde schon ausgestellt wurde.

(1) ABL. Nr. L 280 vom 27.10.1985

12. Artikel 3

Die Bestimmungen in Artikel 3 betreffen insbesondere

- das Verkehrswirtschaftsrecht und das Schiffahrtspolizeirecht
- das Versicherungsrecht
- steuerrechtliche Vorschriften auf dem Gebiet der direkten und indirekten Steuern mit Ausnahme der Steuern, die vom Zulassungsort der verwendeten Schiffe abhängen,
- das Sozialrecht sowie
- das Strafrecht und Ordnungsstrafen.

Vorschlag für eine Verordnung des Rates
zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von
Verkehrsunternehmen zum Güter- und Personenverkehr
in der Binnenschifffahrt innerhalb eines
Mitgliedstaates, in dem sie nicht ansässig sind

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

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

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments (1),

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses (2),

in Erwägung nachstehender Gründe :

Die Durchführung einer gemeinsamen Verkehrspolitik erstreckt sich nach Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe b) des Vertrags unter anderem darauf, für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind, die Bedingungen festzulegen.

Die in dieser Bestimmung vorgesehene Dienstleistungsfreiheit im innerstaatlichen Verkehr umfasst die Beseitigung aller Beschränkungen für Erbringer von Dienstleistungen aufgrund ihrer Staatsangehörigkeit oder des Umstandes, dass sie in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassen sind, als dem, in dem die Dienstleistung erbracht werden soll.

(1) ABL. Nr.

(2) ABL. Nr.

Nichtansässigen Verkehrsunternehmern ist, gemäss den allgemeinen Grundsätzen des Vertrages über die Gleichbehandlung und der einschlägigen Rechtsprechung des Gerichtshofs, die Durchführung innerstaatlicher Beförderungen unter denselben Bedingungen zu gestatten, wie sie der betreffende Mitgliedstaat seinen eigenen Verkehrsunternehmern vorschreibt.

Um zu vermeiden, dass Verkehrsunternehmer die Ordnung der Binnenschiffahrtsmärkte in einem anderen Mitgliedstaat stören, können sie dort zum innerstaatlichen Verkehr nur zugelassen werden, wenn sie in einem Mitgliedstaat der Gemeinschaft zum grenzüberschreitenden Güter- und Personenverkehr in der Binnenschiffahrt zugelassen sind und wenn sie eine echte Verbindung mit einem solchen Mitgliedstaat haben -

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN :

Artikel 1

Ab dem 1. Januar 1988 wird jeder Unternehmer des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs in der Binnenschiffahrt, der

- in einem Mitgliedstaat in Übereinstimmung mit dessen Rechtsvorschriften niedergelassen ist,
- dort die Genehmigung für den grenzüberschreitenden Güter- und Personenverkehr in der Binnenschiffahrt erhalten hat,

zum innerstaatlichen gewerblichen Güter- und Personenverkehr in der Binnenschiffahrt in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen , als dem, in dem er niedergelassen ist; er kann diese Tätigkeit zeitweilig im betreffenden Staat ausführen, ohne einen Unternehmenssitz oder eine Filiale zu errichten.

Artikel 2

1. Die Zulassung zum Verkehr gemäss Artikel 1 unterliegt folgenden Bedingungen:
 - Ist der Verkehrsunternehmer oder der Eigentümer des Schiffes, falls es sich nicht um dieselbe Person handelt, eine natürliche Person, so muss er Angehöriger eines Mitgliedstaats sein.
 - Ist der Verkehrsunternehmer oder der Eigentümer des Schiffes, falls es sich nicht um dieselbe Person handelt, eine juristische Person, so muss diese
 - ständig und tatsächlich von Personen geführt werden, die mehrheitlich Angehörige der Mitgliedstaaten sind,
 - so gebildet sein, dass die Personen, die mittelbar oder unmittelbar am Betriebsergebnis des Verkehrsunternehmens mehrheitlich beteiligt sind oder über die Mehrheit der mit einem Stimmrecht verbundenen Anteile oder über die Mehrheit der Stimmrechte verfügen, Angehörige der Mitgliedstaaten sind.
2. Liegen Treuhandverhältnisse oder ähnliche Vereinbarungen vor, so müssen die in Absatz 1 aufgeführten Bedingungen auch von den Personen erfüllt werden, für deren Rechnung oder in deren Interesse gehandelt wird.
3. Der Mitgliedstaat, in dem ein Verkehrsunternehmer niedergelassen ist, kann ausnahmsweise nach Anhörung der Kommission Ausnahmen von der in Absatz 1 verlangten Mehrheit gewähren, sofern daraus im Hinblick auf die Führung des Verkehrsunternehmens eine Störung der Verkehrsmärkte nicht zu befürchten ist.
4. Als Nachweis der Erfüllung der Bedingungen gemäss den Absätzen 1 - 3 muss der Verkehrsunternehmer eine Bescheinigung des Mitgliedstaats, in dem das Schiff eingetragen ist, oder, falls eine solche Registrierung nicht besteht, des Mitgliedstaats, in dem der Verkehrsunternehmer ansässig ist, vorlegen. Diese Bescheinigung oder eine Kopie derselben muss sich an Bord des Schiffes befinden.

Die Urkunde über die Zugehörigkeit zur Rheinschiffahrt gemäss der Verordnung (EUG) Nr. 2919/85 des Rates vom 17.10.1985 zur Festlegung der Bedingungen für die Inanspruchnahme der Regelung, die aufgrund der Revidierten Rheinschiffahrtsakte den Schiffen der Rheinschiffahrt vorbehalten ist (1), gilt als Bescheinigung gemäss dem ersten Absatz.

Artikel 3

Die Durchführung innerstaatlicher Beförderungen gemäss Artikel 1 durch einen nichtansässigen Verkehrsunternehmer unterliegt den geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften des Staates, in dem diese Beförderungen durchgeführt werden; diese Bestimmungen sind auf nichtansässige Verkehrsunternehmer gleichermassen wie gegenüber den ansässigen Verkehrsunternehmern, und auf eine Weise anzuwenden, dass jede Diskriminierung von gebietsfremden Verkehrsunternehmern aufgrund ihrer Staatsangehörigkeit oder ihres Niederlassungs-ortes ausgeschlossen ist.

Artikel 4

Die Mitgliedstaaten treffen zu gegebener Zeit, nach Anhörung der Kommission, die für die Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Massnahmen.

Artikel 5

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1987 in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates

(1) ABL. Nr. L 280 vom 22.10.1985, S. 4

14.03.86

C

-1-

Beschluß

des Bundesrates

zum

Vorschlag einer Verordnung des Rates zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Güter- und Personenverkehr in der Binnenschifffahrt innerhalb eines Mitgliedstaates, in dem sie nicht ansässig sind

KOM(85) 610 endg.; Ratsdok. 11197/85

Der Bundesrat hat in seiner 562. Sitzung am 14. März 1986 zu dem Verordnungsvorschlag wie folgt Stellung genommen:

Nach dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 22. Mai 1985 besteht ein Regelungsbedarf für die Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Güter- und Personenverkehr in der Binnenschifffahrt innerhalb eines Mitgliedstaates, in dem sie nicht ansässig sind.

Der Bundesrat stellt fest, daß die restriktiven Zugangsbedingungen in einigen Nachbarstaaten zu weiteren Benachteiligungen deutscher Binnenschiffsunternehmer, insbesondere der Partikuliere, führen werden, wenn die Kabotage auf allen deutschen Wasserstraßen freigegeben würde.

Er empfiehlt deshalb der Bundesregierung, die Zustimmung zu dieser Kabotageregelung von einem Abbau der den Ladungszugang beschränkenden Genehmigungssysteme und des für die strukturelle Überkapazität mitverantwortlichen "Tour de Role"-Verfahrens insbesondere in den Niederlanden, Frankreich und Belgien abhängig zu machen.

Im einzelnen bittet der Bundesrat die Bundesregierung, zu Artikel 1 der Verordnung klarzustellen, daß eine EG-einheitliche Regelung der Genehmigungen für den grenzüberschreitenden Güter- und Personenverkehr nicht existiert und die Einführung einer solchen Genehmigungspflicht in der Bundesrepublik Deutschland abgelehnt wird.

Artikel 2 der Verordnung muß mit der Verordnung (EWG) Nr. 2919/85 vom 17. Oktober 1985 zur Festlegung der Bedingungen für die Inanspruchnahme der Regelung in Übereinstimmung gebracht werden, die aufgrund der revidierten Rheinschiffahrtsakte den Schiffen der Rheinschiffahrt vorbehalten ist, um zu verhindern, daß zweierlei Maßstäbe für die Zugehörigkeit zur nationalen Flotte gelten. Insbesondere stellt der vorliegende Verordnungsvorschlag nur auf die Nationalität des Verkehrsunternehmers und nicht auf den Unternehmenssitz ab.

Zu Artikel 3 ist der Bundesrat der Auffassung, daß im Anhang zu dieser Verordnung konkretisiert werden muß, welchen nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften die Beförderungen unterliegen.