

Bundesrat

Drucksache 431/95

30.06.95

EU - In - VP

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Vorschlag einer Verordnung (EG) des Rates über gemeinsame Regeln zur Verwirklichung der Dienstleistungsfreiheit im Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr zwischen Mitgliedstaaten

KOM(95) 167 endg.; Ratsdok. 7336/95

431/95

Übermittelt vom Bundesministerium für Wirtschaft am 30. Juni 1995 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 15. Mai 1995 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Das Europäische Parlament und der Wirtschafts- und Sozialausschuß werden an den Beratungen beteiligt.

Die Kommission strebt die Festlegung eines gemeinsamen Standpunktes des Rates im Oktober 1995 an.

Hinweis: vgl. Drucksache 617/85 = AE-Nr. 850610

BEGRÜNDUNG

1. ALLEMEINE ERWÄGUNGEN

1. Für den Güter- und Personenverkehr auf Binnenwasserstraßen zwischen Mitgliedstaaten und für den Durchgangsverkehr durch diese Staaten gelten die Gemeinschaftsvorschriften für den Marktzugang nur teilweise. Nur die Rheinschiffahrt unterliegt den auf Gemeinschaftsebene erlassenen Zugangsbestimmungen. Sie wurden aufgrund des Zusatzprotokolls Nr. 2 zur Mannheimer Akte eingeführt und durch die Verordnung (EWG) Nr. 2919/85 des Rates vom 17.10.1985 zur Festlegung von Bedingungen für die Inanspruchnahme der Regelung, die aufgrund der Revidierten Rheinschiffahrtsakte den Schiffen in der Rheinschiffahrt vorbehalten ist¹, in Gemeinschaftsrecht umgesetzt. Im Gegensatz zum innerstaatlichen Verkehr, der vollständig den vom Rat festgelegten Zugangsregeln unterliegt², finden die Gemeinschaftsvorschriften auf einen Teil des grenzüberschreitenden Verkehrs keine Anwendung.

Um diese Lücke zu schließen, muß sichergestellt werden, daß der Zugang zum gesamten Binnenschiffahrtsmarkt (innerstaatlicher Verkehr und grenzüberschreitender Verkehr innerhalb der Gemeinschaft) den gemeinschaftlichen Regeln unterliegt.

2. Die Einführung auf Gemeinschaftsebene von Zugangsregeln für den gesamten Binnenschiffsverkehr zwischen den Mitgliedstaaten entspricht darüber hinaus einer Forderung, die der Europäische Gerichtshof in seinem Urteil vom 22. Mai 1985 in der Rechtssache 13/83³ (Untätigkeitsklage des Europäischen Parlaments gegen den Rat) formuliert hat. In seinem Urteil hat er insbesondere auf die Verpflichtung des Rates aus Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe a des EWG-Vertrags hingewiesen, die Dienstleistungsfreiheit im Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten durch einen Rechtsakt einzuführen. Hierzu hat er präzisiert, daß der freie Dienstleistungsverkehr die Beseitigung aller Diskriminierungen des Erbringers von Dienstleistungen aufgrund seiner Staatsangehörigkeit oder aufgrund der Tatsache umfaßt, daß er nicht in dem Mitgliedstaat niedergelassen ist, in dem die Dienstleistung erbracht werden soll.

Der Binnenschiffsverkehr zwischen den Mitgliedstaaten war bereits vor dem EWG-Vertrag frei, und auch nach dessen Inkrafttreten haben die Mitgliedstaaten in der Praxis stets den Grundsatz der Dienstleistungsfreiheit gewahrt. Es erschien daher nicht notwendig, auf Gemeinschaftsebene Regeln für den Zugang zur Binnenschiffahrt aufzustellen, zumal der de facto freie Zugang, der mit den allgemeinen Zielen des Vertrages in Einklang steht, aufgrund von Artikel 76 des Vertrages ohnehin irreversibel ist.

¹ ABl. Nr. L 280 vom 22.10.1985.

² Verordnung (EWG) Nr. 3921/91 des Rates vom 16.12.1991 über die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind (ABl. Nr. L 373 vom 31.12.1991, S.1).

³ Sammlung 1985, S. 1556.

431/95

Durch den Beitritt Österreichs zur Europäischen Union, dessen Wasserstraßen mit denen anderer Mitgliedstaaten verbunden sind, wird es nun doch notwendig, daß der Rat Regeln für den Marktzugang zum Binnenschiffsverkehr zwischen den Mitgliedstaaten und für den Durchgangsverkehr durch diese Staaten aufstellt. Darüber hinaus haben zwei Mitgliedstaaten mit Österreich bilaterale Binnenschiffahrtsabkommen geschlossen, die mit dem Grundsatz des freien Dienstleistungsverkehrs unvereinbar sind.

Da aufgrund dieser Abkommen für den Zugang von Verkehrsunternehmen aus Mitgliedstaaten, die nicht Vertragspartei sind, eine besondere Zulassung durch die Behörden Österreichs und der beiden betreffenden Mitgliedstaaten erforderlich ist, werden die Mitgliedstaaten seit dem Beitritt Österreichs unterschiedlich behandelt.

Der Rat muß daher im Einklang mit dem Urteil des Gerichtshofes vom 22. Mai 1985 und auf der Grundlage von Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe a des Vertrages gemeinsame Regeln für den Zugang zum Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten aufstellen, damit der Grundsatz der Dienstleistungsfreiheit für alle grenzüberschreitenden Verkehre innerhalb der Gemeinschaft verwirklicht wird. Hierdurch lassen sich außerdem Wettbewerbsverzerrungen und Störungen der Marktordnung in diesem Bereich vermeiden.

3. Vier Fragen zur Subsidiarität im Zusammenhang mit der in diesem Vorschlag dargelegten Gemeinschaftsmaßnahme:

- a) Welche Ziele werden angesichts der Verpflichtungen der Gemeinschaft mit der geplanten Maßnahme verfolgt?

Auch nach dem Beitritt Österreichs, dessen Wasserstraßen mit denen anderer Mitgliedstaaten verbunden sind, soll gemeinschaftsweit die Dienstleistungsfreiheit im grenzüberschreitenden Binnenschiffsverkehr zwischen den Mitgliedstaaten und im Durchgangsverkehr durch diese Staaten gewährleistet werden. Hierzu hat der Rat gemäß dem Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom 22. Mai 1985 in der Rechtssache 13/83 einen Rechtsakt auf der Grundlage von Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe a des Vertrages zu erlassen.

- b) Ist die Gemeinschaft für die geplante Maßnahme ausschließlich oder gemeinsam mit den Mitgliedstaaten zuständig?

Der Vorschlag beruht auf Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe a des Vertrages und fällt somit in die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft.

- c) Wieweit betrifft das Problem die Gemeinschaft?

Die empfohlene Maßnahme betrifft die Mitgliedstaaten und zielt auf die rechtliche Verankerung des Grundsatzes der Dienstleistungsfreiheit in der Binnenschifffahrt zwischen den Mitgliedstaaten und im Durchgangsverkehr durch diese Staaten ab.

d) Welche Handlungsmöglichkeiten hat die Gemeinschaft?

In Frage kommt ausschließlich eine Verordnung nach dem Muster der Kabotageverordnung (EWG) Nr. 3921/91 des Rates über die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr innerhalb eines Mitgliedstaates, in dem sie nicht ansässig sind.

II. BESONDERE ERWÄGUNGEN

4. Die Kommission spricht sich dafür aus, daß die Verkehrsunternehmen der Gemeinschaft auch weiterhin freien Zugang zum Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr zwischen den Mitgliedstaaten und durch diese Staaten genießen. Es ist nicht angezeigt, die derzeitige Lage, die ja bereits mit den mit der Vollendung des Binnenmarktes verfolgten Zielen in Einklang steht, zu ändern.

Vorschlag für eine Verordnung (EG) des Rates über gemeinsame Regeln zur Verwirklichung der Dienstleistungsfreiheit im Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr zwischen Mitgliedstaaten

(95/C 164/06)

(Text von Bedeutung für den EWR)

KOM(95) 167 endg. — 95/0106(CNS)

(Von der Kommission vorgelegt am 10. Mai 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 Schaffung einer gemeinsamen Verkehrspolitik erfordert unter anderem die Aufstellung gemeinsamer Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr im Gebiet der Gemeinschaft; diese Regeln müssen so gestaltet sein, daß sie zur Vollendung des Binnenmarktes im Verkehr beitragen.

Mit dieser einheitlichen Marktzugangsregelung, mit der alle Beschränkungen aufgehoben werden, die mit der Staatsangehörigkeit des Erbringers von Dienstleistungen oder damit zusammenhängen, daß dieser nicht in dem Mitgliedstaat niedergelassen ist, in dem die Dienstleistung erbracht werden soll, wird die Dienstleistungsfreiheit verwirklicht.

Seit dem Beitritt der neuen Mitgliedstaaten zur Europäischen Union gelten im grenzüberschreitenden und im Durchgangsverkehr aufgrund bilateraler Abkommen zwischen einzelnen Mitgliedstaaten und einem dieser neuen Beitrittsstaaten nicht mehr für alle Mitgliedstaaten dieselben Regeln. Es müssen folglich gemeinsame Regeln aufgestellt werden, um das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes im Verkehr zu gewährleisten und insbesondere Wettbewerbsverzerrungen und Störungen der Marktordnung in der Binnenschifffahrt zu vermeiden.

Diese Maßnahme fällt in die ausschließliche Zuständigkeit der Kommission und das verfolgte Ziel kann nur durch einheitliche und verbindliche Regelungen erreicht werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Diese Verordnung gilt für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr zwischen Mitgliedstaaten und für den Durchgangsverkehr durch Mitgliedstaaten.

Artikel 2

Ein Binnenschiffahrtsunternehmer ist ohne Diskriminierung aufgrund seiner Staatsangehörigkeit und seines Niederlassungsortes zu den Beförderungen gemäß Artikel 1 zugelassen, sofern er:

— in einem Mitgliedstaat in Übereinstimmung mit dessen Rechtsvorschriften niedergelassen ist,

— dort zur Durchführung von grenzüberschreitenden Güter- und Personenbeförderungen befugt ist und

— für diese Beförderungen Schiffe einsetzt, die in einem Mitgliedstaat eingetragen sind oder für die behelfsweise eine Bescheinigung über die Zugehörigkeit zur Flotte eines Mitgliedstaats vorliegt.

Artikel 3

Die Rechte für die Verkehrsunternehmer aus Drittstaaten aus der Revidierten Rheinschiffahrtsakte (Mannheimer Akte) und aus dem Übereinkommen über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau (Belgrader Übereinkommen) bleiben von dieser Verordnung ebenso unberührt wie die internationalen Verpflichtungen, die die Europäische Gemeinschaft insbesondere in den mit den assoziierten Ländern oder mit mittel- und osteuropäischen Drittländern geschlossenen Assoziierungs-, Partnerschafts- oder Kooperationsabkommen eingegangen ist.

Artikel 4

Diese Verordnung tritt am 20. Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

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

22.09.95**Beschluß
des Bundesrates**

Vorschlag einer Verordnung (EG) des Rates über gemeinsame Regeln zur Verwirklichung der Dienstleistungsfreiheit im Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr zwischen Mitgliedstaaten

KOM(95) 167 endg.; Ratsdok. 7336/95

Der Bundesrat hat in seiner 688. Sitzung am 22. September 1995 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

Die Dienstleistungsfreiheit im grenzüberschreitenden Binnenschiffsverkehr zwischen den EU-Mitgliedstaaten ist bisher durch keinen EG-Rechtsakt ausdrücklich geregelt. Dem will die Kommission mit dem vorgelegten Verordnungsvorschlag abhelfen.

Vom Grundsatz her begrüßt der Bundesrat zwar dieses Anliegen, er verweist jedoch im Zusammenhang mit der Auftragsvergabe im Binnenschiffsverkehr auf folgendes:

Derzeitig existiert in der Nord-Süd-Fahrt zwischen den Niederlanden, Belgien und Frankreich das sog. Tour-de-Rôle-System. Dieses System der Frachtenzuteilung "der Reihe nach" über eine Frachtenbörse ist zwar formal für Binnenschiffsunternehmen aus allen Mitgliedstaaten offen, es führt jedoch faktisch zu einer Bevorzugung der ortsansässigen Unternehmen. Denn es kommen nur Unternehmen zum Zuge, die mit ihren Schiffen am Ort der Frachtenzuteilung warten.

Dieses von der Bundesrepublik Deutschland mehrfach im EU-Verkehrsministerrat als diskriminierend bezeichnete Verfahren der Frachtenvergabe sollte im Zuge der Liberalisierung aufgehoben werden, zumal die Bundesrepublik Deutschland bereits erhebliche Vorleistungen zur Herbeiführung eines liberalisierenden Marktes (Tarifaufhebung, Kabotagefreigabe) erbracht hat.

Die Bundesregierung wird daher aufgefordert, darauf zu bestehen, daß die von der Kommission vorgeschlagenen Maßnahmen zur Marktordnung in der Binnenschifffahrt insgesamt behandelt werden. Das bedeutet, daß zwischen der Verordnung

über gemeinsame Regeln zur Verwirklichung der Dienstleistungsfreiheit im Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr und der Richtlinie zur Abschaffung der Tour-de-Rôle-Systeme ein zeitliches Junktim hergestellt wird.

Dies entspricht auch der nachdrücklichen Forderung des Binnenschiffahrtsgewerbes. Eine weitere Vorleistung deutscherseits im Rahmen der EG-Marktordnung ist diesem gegenüber nicht vertretbar.

Im übrigen weist der Bundesrat darauf hin, daß die Befreiung der Binnenschiffahrt zwischen den EU-Mitgliedstaaten von Diskriminierungen nicht einseitig nur für den Verkehr zwischen Deutschland und Österreich verlangt werden kann, wie im EU-Verordnungsvorschlag vorgesehen; sie muß für den Binnenschiffsverkehr ohne Diskriminierung zwischen allen Mitgliedstaaten gefordert werden.