

## Vorblatt

### **Problem:**

Zum Zeitpunkt des Abschlusses des Vertrages zwischen der Republik Österreich und dem Königreich der Niederlande über die Binnenschifffahrt sowie Unterzeichnungsprotokoll, BGBl. Nr. 714/1992, war Österreich noch nicht Mitglied der Europäischen Gemeinschaft. Mit dem Beitritt Österreichs zur Europäischen Gemeinschaft und der Übernahme des Binnenschifffahrtsacquis wurden zahlreiche Bestimmungen des Vertrages durch Gemeinschaftsrecht überlagert.

### **Ziel:**

Anpassung des bilateralen Vertrages an das geltende Gemeinschaftsrecht im Sinne der Rechtsklarheit.

### **Inhalt:**

Der dem Notenwechsel zu Grunde liegende bilaterale Vertrag bildet den rechtlichen Rahmen für die intensivere Nutzung der Wasserstraßen durch die Binnenschifffahrt und die verladende Wirtschaft Österreichs und der Niederlande. Zentrale Bedeutung kommt dabei der Regelung der Verkehrsrechte zu. Darüber hinaus enthält der Vertrag aber auch noch andere die bilateralen Binnenschifffahrtsbeziehungen betreffende Bestimmungen, wie etwa über die gegenseitige Anerkennung von Schiffsurkunden, über die kommerziellen Tätigkeiten der Unternehmen im anderen Vertragsstaat und über die Einrichtung eines Gemischten Ausschusses als beratendes Gremium.

Durch den Notenwechsel werden die materiellen Vertragsinhalte nur insoweit berührt, als gegebenenfalls auf den gemeinschaftlichen Rechtsbestand verwiesen wird und Bestimmungen, die durch Gemeinschaftsrecht überlagert sind, gestrichen werden.

### **Alternativen:**

Keine.

### **Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:**

Keine.

### **Finanzielle Auswirkungen:**

Keine.

### **Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:**

Der Notenwechsel soll die Konformität des geltenden bilateralen Binnenschifffahrtsvertrages mit den einschlägigen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft gewährleisten.

### **Besonderheiten des Normsetzungsverfahrens**

Keine

## Erläuterungen

### Allgemeiner Teil

Der Vertrag zur Änderung des Vertrages zwischen der Republik Österreich und dem Königreich der Niederlande über die Binnenschifffahrt hat gesetzesändernden bzw. gesetzesergänzenden Inhalt und bedarf daher gemäß Art. 50 Abs. 1 B-VG der Genehmigung durch den Nationalrat. Er enthält keine verfassungsändernden bzw. verfassungsergänzenden Bestimmungen und hat nicht politischen Charakter. Er ist der unmittelbaren Anwendbarkeit im innerstaatlichen Rechtsbereich zugänglich, sodass die Erlassung von Gesetzen gemäß Art. 50 Abs. 2 B-VG nicht erforderlich ist. Da durch den Vertrag keine Angelegenheiten des selbstständigen Wirkungsbereiches der Länder geregelt werden, bedarf es keiner Zustimmung des Bundesrates gemäß Art. 50 Abs. 1 zweiter Satz B-VG.

Im Jahr 1991 wurde der Vertrag zwischen der Republik Österreich und dem Königreich der Niederlande über die Binnenschifffahrt, BGBl. Nr. 714/1992, abgeschlossen, mit dem der gesamte österreichisch-niederländische Binnenschiffsverkehr, insbesondere auch im Hinblick auf die bevorstehende Eröffnung des Rhein-Main-Donau-Kanals, auf eine moderne, völkerrechtlich vereinbarte Grundlage gestellt und ein rechtlicher Rahmen für die zu erwartende intensivere Nutzung der Wasserstraßen durch die Binnenschifffahrt und die verladende Wirtschaft der beiden Staaten geschaffen wurde.

Seit dem Beitritt Österreichs zur Europäischen Union wurden zahlreiche Regelungen des Vertrages durch Gemeinschaftsrecht überlagert. Wenngleich die praktische Anwendung des Vertrages stets in

gemeinschaftskonformer Weise erfolgte, so ist es im Sinne der Rechtsklarheit zweckmäßig und geboten, auch eine formelle Anpassung an den Binnenschiffahrtsacquis durchzuführen. Nach mehreren Gesprächsrunden im Rahmen des Gemischten Ausschusses wurde zwischen den Vertragspartnern Einigung über eine Änderung des Vertrages in Form des vorliegenden Notenwechsels erzielt, der die formelle Anpassung des Vertrages an das geltende Gemeinschaftsrecht gewährleistet.

### **Besonderer Teil**

#### **Zu Art. 1:**

Es handelt sich um eine Korrektur der zitierten Rechtsnorm bzw. der Bezeichnung des zuständigen Ressorts. Darüber hinaus werden jene Begriffsbestimmungen gestrichen, die im geänderten Abkommenstext nicht mehr aufscheinen.

#### **Zu Art. 2:**

Die Zitierung der multilateralen Übereinkommen wird richtig gestellt. Soweit in diesem Vertrag Rechte und Pflichten für niederländische und österreichische Unternehmen geregelt werden, die Gegenstand der Verordnungen (EWG) Nr. 392/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 über die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind, und (EG) Nr. 1356/96 des Rates vom 8. Juli 1996 über gemeinsame Regeln zur Verwirklichung der Dienstleistungsfreiheit im Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr zwischen Mitgliedstaaten sind, sind Schiffe bzw. Unternehmen, die den Bedingungen dieser Verordnungen entsprechen, den vorgenannten gleichgestellt.

#### **Zu Art. 6:**

Durch diese Änderung wird klargestellt, dass Verkehre zwischen den Häfen der Vertragsstaaten mit Schiffen eines Drittstaates („Drittverkehr“), deren Durchführung bereits im Gemeinschaftsrecht geregelt wird, nicht mehr Gegenstand einer Vereinbarung nach dem bilateralen Vertrag sind. Dieser Artikel ist nicht auf Schiffe anzuwenden, die von Unternehmen gemäß Artikel 2 der Verordnung (EWG) Nr. 392/91 betrieben werden.

#### **Zu Art. 7:**

Der Artikel wird gestrichen, da er vollständig durch Gemeinschaftsrecht (Verordnung (EG) Nr. 1356/96) bzw. durch die Bestimmungen der Belgrader Donaukonvention überlagert wird.

#### **Zu Art. 8:**

Der Artikel wird gestrichen, da die Voraussetzungen für die Durchführung von Kabotagefahrten in der Verordnung (EG) Nr. 1356/96 geregelt sind. Die Bestimmungen des Bundesgesetzes zur Erfüllung des Vertrages zwischen der Republik Österreich und dem Königreich der Niederlande über den Binnenschiffsverkehr, BGBl. Nr. 900/1993, werden damit obsolet.

#### **Zu Art. 9 (neuer Art. 7):**

Durch die Änderung wird der Vorrang des Gemeinschaftsrechts klargestellt. In Vollziehung der Absätze 2 und 3 dieses Artikels sind für Urkunden und Bescheinigungen, die sich auf das Schiff und die Schiffsführung beziehen, die Richtlinien Nr. 76/135/EWG des Rates vom 20. Januar 1976 über die gegenseitige Anerkennung von Schiffsattesten für Binnenschiffe, Nr. 82/714/EWG des Rates vom 4. Oktober 1982 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe, Nr. 91/672/EWG des Rates vom 16. Dezember 1991 über die gegenseitige Anerkennung der einzelstaatlichen Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr und Nr. 96/50/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Harmonisierung der Bedingungen für den Erwerb einzelstaatlicher Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr in ihrer jeweils gültigen Fassung anzuwenden.

#### **Zu Art. 10:**

Der Artikel wird gestrichen, da sich die Gleichbehandlung österreichischer und niederländischer Schiffe unmittelbar aus dem Gemeinschaftsrecht ergibt.

#### **Zu Art. 11:**

Der Artikel wird gestrichen, da sich das Recht zur Errichtung von Niederlassungen im anderen Vertragsstaat unmittelbar aus dem Gemeinschaftsrecht ergibt.

Die übrigen Vertragsanpassungen betreffen durch die Streichung von Artikeln erforderliche Ummummerierungen bzw. die damit in Zusammenhang stehenden Korrekturen von Zitaten.