

ARCHIVES HISTORIQUES DE LA COMMISSION

COLLECTION
DES DOCUMENTS "C"

Dossier C (81) 1531

Vol. 1981/0095

Disclaimer

- Conformément au règlement (CEE, Euratom) n° 354/83 du Conseil du 1er février 1983 concernant l'ouverture au public des archives historiques de la Communauté économique européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 43 du 15.2.1983, p. 1) modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2015/496 du Conseil du 17 mars 2015 (JO L 79 du 25. 3.2015, p. 1), ce dossier est ouvert au public. Le cas échéant, les documents classifiés présents dans ce dossier ont été déclassifiés conformément à l'article 5 dudit règlement ou sont considérés déclassifiés conformément aux articles 26(3) et 59(2) de la décision (UE, Euratom) 2015/444 de la Commission du 13 mars 2015 concernant les règles de sécurité aux fins de la protection des informations classifiées de l'Union européenne.
- In accordance with Council Regulation (EEC, Euratom) No 354/83 of 1 February 1983 concerning the opening to the public of the historical archives of the European Economic Community and the European Atomic Energy Community (OJ L 43, 15.2.1983, p. 1), as last amended by Council Regulation (EU) 2015/496 of 17 March 2015 (OJ L 79, 27.3.2015, p. 1), this file is open to the public. Where necessary, classified documents in this file have been declassified in conformity with Article 5 of the aforementioned regulation or are considered declassified in conformity with Articles (26.3) and 59(2) of the Commission Decision (EU, Euratom) 2015/444 of 13 March 2015 on the security rules for protecting EU classified information.
- In Übereinstimmung mit der Verordnung (EWG, Euratom) Nr. 354/83 des Rates vom 1. Februar 1983 über die Freigabe der historischen Archive der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 43 vom 15.2.1983, S. 1), zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) Nr. 2015/496 vom 17. März 2015 (ABl. L 79 vom 25.3.2015, S. 1), ist dieser Akt der Öffentlichkeit zugänglich. Soweit erforderlich, wurden die Verschlussachen in diesem Akt in Übereinstimmung mit Artikel 5 der genannten Verordnung freigegeben; beziehungsweise werden sie auf Grundlage von Artikel 26(3) und 59(2) der Entscheidung der Kommission (EU, Euratom) 2015/444 vom 13. März 2015 über die Sicherheitsvorschriften für den Schutz von EU-Verschlussachen als herabgestuft angesehen.

Note pour MM. les Membres de la Commission

Procédure écrite

B/1185/81

DELAÏ: JUMDI 19 OCTOBRE 1981 - 12.00 H.

Observations éventuelles:
à M. WEHRENS (tél. 2362) tél. secr. 2363, bureau Berl. 11/100

Objet : TRAFIC FLUVIAL NORD-SUD -- avis de la Commission au gouvernement néerlandais

Proposition de M. CONFORTAUD

Décision proposée :

- approuver le projet d'avis de la Commission adressé au gouvernement néerlandais au sujet d'un projet de loi portant réglementation de la publication des chargements dans le trafic fluvial Nord-Sud et figurant en annexe I;
- en informer le gouvernement néerlandais au moyen de la lettre dont le projet figure en annexe II;
- en informer les gouvernements des autres États membres au moyen de la lettre dont le projet figure en annexe III;
- décider de publier cet avis au Journal Officiel des Communautés européennes.

Commentaire :

Il est proposé à la Commission de faire part au gouvernement néerlandais qu'elle émet un avis favorable sur le projet néerlandais visant à introduire aux Pays-Bas la publication de certaines données relatives aux transports par voie navigable effectués au départ des Pays-Bas vers la Belgique et la France via la frontière belgo-néerlandaise.

P.j.

copie à : MM. STRELE
ERLEBACH

E. NOEL
Secrétaire général

DA

PREPARATION DU DOCUMENT

Direction générale responsable : transports

Services associés

- pour avis -

Service juridique

: avis favorable (sous réserve d'une
dernière vérification des textes)

PROJET

Examen d'un projet de loi néerlandaise portant réglementation de la publication des chargements dans le trafic fluvial Nord-Sud.

Avis à formuler par la Commission au titre de la décision du Conseil du 21 mars 1962 (modifiée par la décision du Conseil du 22 novembre 1973) instituant une procédure d'examen et de consultation préalables pour certaines dispositions législatives, réglementaires ou administratives envisagées par les Etats membres dans le domaine des transports

(Communication de M. CONTOGEOORGIS)

NOTE DE SYNTHÈSE

1. Le projet de loi néerlandaise, sur lequel la Commission est consultée au titre de la décision du Conseil du 21.3.1962 (1), vise à introduire aux Pays-Bas la publication de certaines données (lieux de chargement et de déchargement, nature et volume des marchandises, donneur d'ordres...) relatives aux transports par voie navigable, effectués au départ des Pays-Bas vers la Belgique et la France via la frontière belgo-néerlandaise (trafic Nord-Sud). Cette publication a pour but d'assurer une meilleure connaissance du marché concerné.
2. Ledit projet de loi répond aux objectifs recherchés dans le cadre de la politique commune des transports et n'appelle de ce fait pas d'observations quant au fond.

(1) Décision du Conseil, du 21.3.1962, modifiée par la décision du Conseil 22.11.1973, instituant une procédure d'examen et de consultation préalables pour certaines dispositions législatives, réglementaires et administratives dans le domaine des transports.

PREPARATION DU DOCUMENT

Direction générale responsable :

Transports

Service associé

- pour avis :

Service Juridique :

Avis favorable

Langues: orig. FR

Historical Archives of the European Commission

concernent les éléments suivants de ces transports: lieux de chargement et de déchargement des marchandises, nature et volume de celles-ci, date du début du chargement, donneur d'ordres, conditions particulières. Ne seront donc pas communiquées ni publiées les indications sur les prix de ces transports et, en ce qui concerne les transports pour compte propre, les éléments à publier ne le seront qu'a posteriori.

L'obligation de communication de ces données incombera à quiconque se propose de faire transporter ou de transporter pour son propre compte des marchandises, chargées aux Pays-Bas dans le trafic Nord-Sud. Des exemptions à cette obligation sont prévues pour certains types de transports en raison de leur nature particulière.

Le projet de loi stipule également certaines modalités pratiques concernant la communication et la publication des données suvisées; il comporte enfin des dispositions portant sur le contrôle de l'application de la réglementation projetée et sur les sanctions à prévoir en cas de non-respect de celle-ci.

- 3.- Le projet de loi néerlandaise a pour objet d'améliorer la transparence du marché des transports par voie navigable, concerné par le trafic Nord-Sud. Il ne comporte aucune intervention dans la liberté contractuelle des usagers et transporteurs ni limitation de la concurrence entre ceux-ci.

II. EXAMEN DES MESURES ENVISAGEES

En visant à assurer une meilleure connaissance du marché fluvial concerné par le trafic Nord-Sud, le projet de loi néerlandaise poursuit un objectif susceptible de recueillir l'assentiment des services de la Commission. Et ceci d'autant plus que la publication, telle qu'elle est envisagée dans le projet de loi, laisse intacte la liberté de conclusion des contrats de transports et que, par ailleurs, le prix de transport

./...

ne figure pas parmi les éléments à communiquer. Il convient de noter à ce sujet que les services de la Commission partagent l'opinion du gouvernement néerlandais, selon laquelle une publication obligatoire des prix de transport offerts ou pratiqués est inopportune pour des raisons de concurrence, dangereuse parce qu'elle pourrait donner lieu à la déclaration de prix fictifs et inefficace car la sincérité des prix publiés serait pratiquement incontrôlable.

En ce qui concerne le transport pour compte propre, on pourrait évidemment se demander si la publication des données relatives à ce type de transport permet d'atteindre les objectifs de la réglementation envisagée, car, comme le gouvernement néerlandais le précise dans l'exposé des motifs, on ne peut dans ce cas parler d'un véritable marché.

Le projet de loi néerlandaise est de nature à contribuer à la réalisation des objectifs recherchés par la Commission dans le cadre du système d'observation des marchés par chemin de fer, par route et par voie navigable, qu'elle a mis en place suite à la déclaration du Conseil du 12 juin 1978 et conformément à la résolution du Conseil du 23 juillet 1981. En effet, ce système vise également à fournir des indications sur la situation des marchés des différents modes de transport, en vue de permettre aux milieux concernés de réagir plus efficacement aux changements constatés sur ces marchés.

En conclusion, le projet de loi néerlandaise n'appelle pas d'observations quant au fond. Aussi les services de la Commission n'estiment-ils pas nécessaire de prendre l'initiative d'une réunion d'information avec les représentants du gouvernement néerlandais ni d'une consultation avec les autres Etats membres au sens de l'article 2, paragraphe 3, de la décision du Conseil du 21 mars 1962.

./...

III. PROPOSITION

Il est proposé à la Commission d'approuver

- le projet d'avis à adresser au gouvernement néerlandais (annexe I),
- le projet de lettre à adresser au gouvernement néerlandais (annexe II)
- le projet de lettre d'information aux gouvernements des autres Etats membres (Annexe III).

Historical Archives of the European Commission

PROJET D'AVIS

de la Commission du

adressé au gouvernement du Royaume des Pays-Bas au sujet d'un projet de loi portant réglementation de la publication des chargements dans le trafic fluvial Nord-Sud.

Conformément à l'article premier de la décision du Conseil du 21 mars 1962 (1) instituant une procédure d'examen et de consultation préalables pour certaines dispositions législatives, réglementaires ou administratives envisagées par les Etats membres dans le domaine des transports, modifiée par la décision du Conseil du 22 novembre 1973 (2), le gouvernement néerlandais a communiqué à la Commission, par lettre du 22 juillet 1981 de sa Représentation Permanente auprès des Communautés européennes, un projet de loi portant réglementation de la publication des chargements dans le trafic fluvial Nord-Sud.

La lettre de la Représentation permanente néerlandaise est parvenue à la Commission le 27 juillet 1981 et, conformément à l'article premier de la décision précitée, a également été communiquée aux autres Etats membres.

La Commission n'a pas estimé nécessaire de prendre l'initiative d'une réunion d'information avec les représentants du gouvernement néerlandais ni d'une consultation avec les autres Etats membres au sens de l'article 2, paragraphe 3 de la décision du Conseil.

./...

(1) J.O. n° 23 du 3 avril 1962

J.O. n° L 347 du 17 décembre 1973

Au titre de l'article 2, paragraphe 1 de la décision du Conseil du 21 mars 1962, modifiée par la décision du Conseil du 22 novembre 1973, la Commission formule l'avis suivant:

1. La Commission constate que les dispositions législatives envisagées visent à introduire la publication obligatoire de certaines données relatives aux transports par voie navigable, effectués au départ des Pays-Bas vers la Belgique et la France via la frontière belgo-néerlandaise (trafic Nord-Sud). Cette publication a pour but d'assurer une meilleure transparence du marché concerné par ledit trafic.

L'objectif recherché pour le gouvernement néerlandais à travers ce projet de loi recueille l'assentiment de la Commission et ceci d'autant plus que la publication, telle qu'elle est envisagée, n'entrave pas la liberté de conclure des contrats et que, les prix de transport ne figurant pas parmi les éléments à publier, elle n'influence pas négativement la concurrence. En effet, la Commission partage à ce sujet l'opinion du gouvernement néerlandais selon laquelle une publication des prix de transport pratiqués est inopportune pour des raisons économiques et pratiques.

Le projet de loi néerlandais va en particulier dans le sens de la réalisation des objectifs recherchés dans le cadre du système d'observation du marché par chemin de fer, par route et par voie navigable, que la Commission a mis en place suite à la déclaration du Conseil du 12 juin 1978 et conformément à la résolution du Conseil du 23 juillet 1981. Ce système a en effet également pour but de fournir des indications sur la situation des marchés en cause, en vue de permettre aux milieux concernés par les transports de réagir plus efficacement aux changements intervenant sur ces marchés.

2. La Commission n'a pas d'objection à formuler à l'encontre du projet de loi néerlandais.

La Commission informe les autres Etats membres du présent avis.

Fait à Bruxelles, le

PROJET DE LETTRE

à adresser au Ministre des Affaires étrangères du Royaume des Pays-Bas

Monsieur Le Ministre,

Par lettre en date du 22 juillet 1981, la Représentation permanente des Pays-Bas auprès des Communautés européennes a adressé à la Commission des Communautés européennes, conformément à l'article premier de la décision du Conseil du 21 mars 1962 instituant une procédure d'examen et de consultation préalables pour certaines dispositions législatives, réglementaires ou administratives envisagées par les Etats membres dans le domaine des transports, modifiée par la décision du Conseil du 22 novembre 1973, le texte d'un projet de loi portant réglementation de la publication des chargements dans le trafic fluvial Nord-Sud.

La Commission ayant pris position le..... sur les dispositions législatives envisagées, j'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint le texte de l'avis qu'elle a adopté et qu'elle fait parvenir également aux autres Etats membres.

Formule de politesse.

PROJET DE LETTRE

à adresser aux Ministres des Affaires étrangères des autres Pays membres.

Monsieur le Ministre,

Par lettre du 22 juillet 1981, la Représentation permanente des Pays-Bas a adressé à la Commission des Communautés européennes, conformément à l'article premier de la décision du Conseil, du 21 mars 1962, instituant une procédure d'examen et de consultation préalables pour certaines dispositions législatives, réglementatives ou administratives envisagées par les Etats membres dans le domaine des transports, modifiée par la décision du 22 novembre 1973, le texte d'un projet de loi portant réglementation de la publication des chargements dans le trafic fluvial Nord-Sud.

La Commission ayant pris position le sur les dispositions législatives envisagées, j'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint le texte de l'avis que la Commission a fait parvenir au gouvernement néerlandais.

Formule de politesse.

Annexe

T R A D U C T I O N

DEUXIEME CHAMBRE DES ETATS GENERAUXSession 1980 - 1981

16434 Règlementation concernant la publication des cargaisons dans le trafic fluvial nord-sud.

No. 1MESSAGE ROYAL

A la deuxième Chambre des Etats généraux

Nous vous présentons ci-joint un projet de loi portant réglementation de la publication des cargaisons dans le trafic fluvial nord-sud.

L'exposé des motifs et les annexes qui accompagnent ce projet de loi en exposent les fondements :

Que Dieu vous protège.

Lage Vuursche, 9 octobre 1980

Beatrix

No. 2PROJET DE LOI

Nous, Beatrix, etc.

Article premier

Dans la présente loi on entend par :

- a) le ministre : le ministre des Transports et du Waterstaat;
- b) inspecteur national : l'inspecteur national (en chef) des Transports; chef d'un district de l'Inspection nationale des transports;
- c) transport pour compte propre : transport de marchandises destinées exclusivement à sa propre entreprise ou provenant exclusivement de celle-ci.

Article 2

1. Quiconque se propose de faire transporter ou de transporter pour compte propre, par la voie fluviale, des marchandises à charger aux Pays-Bas à destination de la Belgique ou de la France, via la frontière belge-néerlandaise, est tenue de communiquer, dès que possible et au plus tard,

.../.

respectivement, avant la conclusion du contrat de transport ou avant le début du chargement, les données suivantes aux fins de leur publication :

- a) lieu de chargement;
- b) lieu de déchargement;
- c) nature des marchandises;
- d) importance du lot, le cas échéant, par cargaison complète;
- e) date prévue du début du chargement;
- f) chargeur ou auxiliaire;
- g) conditions particulières.

2) Si l'une des données visées au paragraphe précédent vient à être modifiée, cette modification doit être notifiée sans délai aux fins de publication.

Article 3

1. Le ministre peut exempter certains types de transports de l'obligation visée à l'article 2.

2. Le ministre peut assortir cette exemption de la condition que la personne qui a demandé le transport lui communique, dans un délai qu'il détermine, certaines des données visées à l'article 2 paragraphe 1.

3. Par dérogation aux dispositions de l'article 2 paragraphe 1, quiconque effectue un transport pour compte propre au moyen d'un bateau qui lui appartient et dont l'équipage est à son service, est tenu de communiquer au ministre, dans un délai qu'il détermine, les données qu'il indique parmi celles visées à l'article 2 paragraphe 1.

4. Le ministre veille à la publication des données visées aux paragraphes 2 et 3 et détermine les modalités de ladite publication. Ces données sont également communiquées au Centraal Bureau voor de Statistiek (Bureau central de la statistique).

Article 4

1. Les données visées à l'article 2 doivent être communiquées aux inspecteurs nationaux que le ministre désigne pour en assurer la publication.

2. Le ministre précise le lieu et les modalités de la publication visée à l'article 2.

./...

Article 5

Lorsque la personne soumise à l'obligation visée à l'article 2 ne peut s'en acquitter pour des raisons de force majeure, elle doit en aviser sans délai l'inspecteur national désigné en application de l'article 4 paragraphe 1.

Article 6

1. Les inspecteurs nationaux désignés en vertu de l'article 4 paragraphe 1 apposent un signe distinctif sur chaque publication.
2. Tout contrat de transport doit être revêtu du signe distinctif visé au paragraphe précédent, pour autant que l'article 2 paragraphe 1 soit applicable.

Article 7

Sont chargés de veiller au respect des dispositions de la présente loi les fonctionnaires qui, en vertu de l'article 17 paragraphe 1 sous 2° de la Loi sur les délits économiques [Wet op de economische delicten] (Staatsblad 1950, K 258) sont chargés d'enquêter sur les infractions aux dispositions assorties de sanctions pénales de ladite loi.

Article 8

1. Les fonctionnaires visés à l'article 7 ont en tout temps accès aux lieux qu'ils doivent normalement pouvoir visiter pour l'accomplissement de leur tâche. Si nécessaire, ils s'assurent l'accès manu militari.
2. Les fonctionnaires visés à l'article 7 peuvent en tout temps demander à consulter tous les documents qu'ils doivent normalement pouvoir examiner pour l'accomplissement de leur tâche.
3. Ils ne pénètrent dans les locaux à usage d'habitation qu'avec l'accord de leur occupant.
4. Les articles 120 à 123 du Code d'instruction criminelle (Wetboek van Strafvordering) sont applicables par analogie.

Article 9

Sans préjudice des dispositions de la Loi sur la publicité dans l'administration (Wet openbaarheid van bestuur), quiconque participe à l'exécution de la présente loi et prend de ce fait connaissance d'informations dont il connaît ou doit normalement supposer le caractère confidentiel

est tenu au secret, à moins que d'autres prescriptions ne soient applicables en vertu des fonctions qu'il exerce.

Article 10

Dans la loi sur les délits économiques [Wet op de economische delicten] (Staatsblad 1950, K 258), la mention suivante est ajoutée à l'article premier sous 4° : "la loi sur la publication de données concernant le trafic nord-sud, articles 2, 3 paragraphes 2 et 3, 4 paragraphes 1 et 5.

Article 11

Pendant la période au cours de laquelle le chapitre III de la Loi sur les situations d'urgence en matière de transports [Vervoersnoodwet] (Staatsblad 1962, 571) est en vigueur, la présente loi n'est pas applicable.

Article 12

1. La présente loi peut être citée sous le titre de "Wet openbare aankondiging Noord-Zuid-vervoer" [Loi sur la publication des données concernant le trafic nord-sud].

2. La présente loi entre en vigueur à la date qu'il nous appartient de fixer.

Mandons et ordonnons que la présente Loi soit insérée dans le "Staatsblad" et que nos Ministres et autres Autorités veillent strictement à son exécution.

Le secrétaire d'Etat aux Transports et au Waterstaat

DEUXIEME CHAMBRE DES ETATS GENERAUX

Session 1980-1981

16434 Réglementation concernant la publication des cargaisons dans
le trafic fluvial nord-sud

No. 3 EXPOSE DES MOTIFS

L'objet de la présente proposition est de permettre de mieux connaître le marché représenté par le transport fluvial de marchandises des Pays-Bas vers la Belgique et la France via la frontière belgo-néerlandaise, c'est-à-dire le "trafic nord-sud". Les données du Centraal Bureau voor de Statistiek (Bureau central de la statistique) permettent de se faire une représentation, certes très incomplète, d'une partie de ce trafic. Toutefois, les milieux professionnels et les autorités doivent pouvoir disposer d'informations aussi complètes que possible sur le marché représenté par le trafic nord-sud. Le but des dispositions proposées - élaborées en accord avec les représentants de la profession et, par ailleurs, entièrement indépendantes du tour de rôle institué pour le trafic nord-sud - est de donner au marché la transparence souhaitée d'une part par la publication préalable de données relatives à la cargaison - couramment appelée "affichage" - et, d'autre part, par une publication ultérieure. Il va sans dire que ces dispositions n'entravent en aucune façon la liberté de contracter.

L'obligation de communiquer aux fins de publication les données visées dans la loi incombe à quiconque se propose de faire transporter des marchandises (article 2 paragraphe 1). Il s'agit soit du chargeur qui demande directement le transport des marchandises, soit de l'auxiliaire de transport agissant non au nom du chargeur. Par ailleurs, cette même obligation incombe en principe aux personnes qui ont l'intention d'effectuer un transport pour compte propre. Il convient de noter que le transport commence avec le chargement. En conséquence, si les marchandises restent entreposées quelque temps sur le bateau avant d'être acheminées vers leur destination, elles doivent également faire

./...

l'objet d'une communication. La publication porte sur le transport de marchandises chargées aux Pays-Bas. Les marchandises chargées à l'étranger et transportées sans transbordement, par exemple via Rotterdam vers la Belgique, ne sont pas visées par la loi. En outre, celle-ci n'est applicable qu'aux transports de marchandises s'effectuant par la voie fluviale et comportant un franchissement de la frontière belgo-néerlandaise. La loi s'applique également aux transports par navires de mer qui s'effectuent principalement par la voie fluviale, pour autant que les marchandises transportées soient chargées aux Pays-Bas. La communication des renseignements doit avoir lieu dès que possible (c'est-à-dire dès que les données relatives à la cargaison sont connues), et en tout cas avant la conclusion du contrat de transport. Ce moment a été choisi notamment parce qu'il permet aux transporteurs de réagir en temps opportun à la situation du marché. Il est vrai que ce moment ne peut pas toujours être déterminé de façon précise. Il faut considérer que, lorsque le chargement a commencé, un contrat ferme a de toute manière été conclu. S'il s'agit d'un contrat à long terme, la communication des données doit s'effectuer avant chaque cargaison complète.

Parmi les données qui doivent être communiquées aux fins de publication ne figure pas le prix du transport. En effet, la publication des prix pratiqués semble inopportune pour des raisons de concurrence; par ailleurs, l'obligation de révéler ces prix entraînerait peut-être la déclaration de prix fictifs. La publication des prix pratiqués ne servirait donc pas l'intérêt des entreprises.

En ce qui concerne la date du début du chargement, il paraît raisonnable de s'en tenir au départ à la date prévue. Lorsque les marchandises arrivent par navire de mer, en particulier, il n'est pas toujours possible de déterminer avec certitude la date à laquelle les marchandises vont être transbordées. Toutefois, dès que la date du chargement ou l'une des autres données vient à être modifiée, une rectification doit être faite sans délai (article 2 paragraphe 2). Lorsqu'il se produit une modification telle qu'on doit en fait parler d'une autre cargaison, une déclaration entièrement nouvelle s'impose.

Pour certains types de transport, il n'est guère utile, en raison de leur nature particulière, de disposer (immédiatement) de données relatives au marché. C'est pourquoi le projet de loi prévoit la possibilité de ne pas exiger de déclaration pour ces transports (article 3 paragraphe 1). Toutefois, pour pouvoir suivre les fluctuations à long terme subies par ces trafics particuliers, l'exemption peut être

assortie de la condition que certaines données soient communiquées à leur sujet (article 3 paragraphe 1). Il est envisagé de ne pas exiger de déclaration dans le cas de transport de liquides ou de gaz, pour autant que ce transport ne puisse s'effectuer qu'au moyen de bateaux-citernes spécialement conçus à cette fin. L'exemption ne s'appliquera donc pas aux marchandises qui peuvent aussi bien être transportées par bateau-citerne que par bateau ordinaire (par exemple, le ciment). Par ailleurs, quiconque effectue un transport pour compte propre à l'aide d'un bateau qui lui appartient et dont l'équipage est à son service n'est pas tenu de communiquer préalablement des données concernant ce transport. En effet, on ne peut parler dans ce cas d'un marché et il est donc superflu de disposer d'informations préalables. Comme il est nécessaire, en revanche, d'être mieux renseigné sur ce type de transport, la loi prévoit l'obligation de communiquer ultérieurement certaines données (article 3 paragraphe 3). Lorsqu'il s'agit d'un transport ne répondant pas à cette description, par exemple d'un transport par bateaux affrétés, la communication de données doit bien entendu avoir lieu, conformément aux dispositions de l'article 2.

Enfin, il va de soi que les transports militaires vers la Belgique ou la France ne sont pas soumis à ces dispositions.

Quiconque, pour des raisons de force majeure, n'est pas en mesure de communiquer les données relatives à la cargaison dans le délai fixé par la loi est libéré de cette obligation. Il est cependant tenu de procéder à cette communication dès que possible (article 5).

Les données à publier doivent être communiquées directement au bureau local de l'Inspection nationale des transports (Rijksverkeersinspectie) désigné à cet effet dans le ressort duquel les marchandises sont chargées. A cette fin, le secrétariat d'Etat aux transports et au Waterstaat souhaite qu'une division en districts soit établie pour le trafic vers la Belgique et la France. Un bureau local sera désigné dans chaque district où la communication des données devra avoir lieu et où la publication elle-même sera effectuée. Il est envisagé de désigner les bureaux locaux d'Amsterdam, de Rotterdam, de Maasbracht, de Terneuzen, de Groningue et de Hengelo.

Quiconque ne s'acquitte pas de ses obligations en matière de déclaration ou ne s'en acquitte pas de façon satisfaisante commet un délit économique au sens de la Loi sur les délits économiques / Wet op de economische delicten / (Staatsblad 1950, K258). Peuvent tomber sous le coup de cette dernière loi, selon le cas, le chargeur, l'auxiliaire ou la personne qui effectue un transport à l'aide de ses propres bateaux.

./...

Le cas échéant, la complicité du transporteur peut être retenue. Les fonctionnaires désignés par la Loi sur les délits économiques sont chargés de veiller au respect de la loi. Il faut entendre par là en tout cas les fonctionnaires de l'Inspection nationale des transports. Pour faciliter les contrôles, il est proposé que le contrat de transport soit revêtu du signe distinctif que l'inspecteur national doit apposer sur chaque publication. Lorsque ce contrat ne porte pas de signe distinctif, il y a présomption de non-respect de l'obligation de déclaration.

En cas de guerre, de risque de guerre ou d'autres circonstances exceptionnelles, le ministre des Transports et du Waterstaat est autorisé par la loi sur les situations d'urgence en matière de transports [Vervoersnoodwet] (Staatsblad 1962, 571) à soumettre le transport de personnes et de marchandises à un régime particulier. Dans cette hypothèse, la présente loi cesse d'office d'être applicable.

Le secrétaire d'Etat aux Transports et au Waterstaat

N. SMIT-KROES

Zitting 1980-1981

16434

Regelen inzake openbare aankondiging van lading in het Noord-Zuid-vervoer over binnenwateren

Nr. 1

KONINKLIJKE BOODSCHAP

Aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Wij bieden U hiernevens ter overweging aan een ontwerp van Wet houdende Regelen inzake openbare aankondiging van lading in het Noord-Zuid-vervoer over binnenwateren.

De toelichtende memorie (en bijlagen), die het Wetsontwerp vergezelt, bevat de gronden waarop het rust.

En hiermede bevelen Wij U in Gods heilige bescherming.

Lage Vuursche, 9 oktober 1980

Beatrix

Nr. 2

ONTWERP VAN WET

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Allen die deze zullen zien of horen lezen, saluut! doen te weten:

Alzo Wij in overweging genomen hebben dat het wenselijk is dat ter vergroting van het marktinzicht in het vervoer van goederen over de binnenwateren naar België en Frankrijk via de Nederlands/Belgische grens gegevens betreffende het vervoer van deze goederen openbaar worden aangekondigd;

Zo is het, dat Wij, de Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

Artikel 1

In deze wet wordt verstaan onder:

- a. Onze Minister: Onze Minister van Verkeer en Waterstaat;
- b. Rijksinspecteur: de Rijks(hoofd)inspecteur van het Verkeer; hoofd van een district van de Rijksverkeersinspectie;
- c. eigen vervoer: vervoer van goederen, uitsluitend bestemd voor of afkomstig van eigen onderneming of bedrijf.

Artikel 2

1. Degene, die over de binnenwateren vervoer wil doen verrichten dan wel eigen vervoer wil verrichten van goederen, te laden in Nederland met een bestemming gelegen in België of Frankrijk, via de Nederlands/Belgische grens is verplicht zo spoedig mogelijk doch uiterlijk voor het sluiten van de vervoerovereenkomst onderscheidenlijk voor de aanvang van het laden de navolgende gegevens ter openbare aankondiging aan te melden:

- a. laadplaats;
- b. losplaats;
- c. goederensoort;
- d. partijgrootte, eventueel naar scheepslading;
- e. verwachte datum van het begin van de belading;
- f. verlader of tussenpersoon;
- g. bijzondere voorwaarden.

2. Indien een van de gegevens, genoemd in het vorige lid een wijziging ondergaat, dient deze wijziging terstond ter openbare aankondiging te worden aangemeld.

Artikel 3

1. Onze Minister kan soorten van vervoer aanwijzen, welke van de in artikel 2 bedoelde verplichting zijn uitgezonderd.

2. Aan de in het vorige lid bedoelde aanwijzing kan Onze Minister de voorwaarde verbinden, dat degene die de betrokken goederen ten vervoer heeft aangeboden, door Onze Minister aangewezen gegevens, genoemd in artikel 2, eerste lid, binnen een door hem te bepalen termijn aan hem moet melden.

3. In afwijking van het bepaalde in artikel 2, eerste lid, is degene, die eigen vervoer verricht met een schip, dat hem in eigendom toebehoort en waarop zich een bemanning bevindt die bij hem in loondienst is, verplicht door Onze Minister aangewezen gegevens, genoemd in artikel 2, eerste lid, binnen een door hem te bepalen termijn aan hem te melden.

4. Onze Minister draagt zorg voor de bekendmaking van de in het tweede en derde lid bepaalde gegevens en stelt nadere regels op omtrent de wijze waarop de bekendmaking plaatsvindt. De gegevens staan mede ten dienste van het Centraal Bureau voor de Statistiek.

Artikel 4

1. De in artikel 2 genoemde gegevens dienen te worden verstrekt aan de door Onze Minister aan te wijzen Rijksinspecteurs welke met de zorg voor de openbare aankondiging zullen worden belast.

2. Onze Minister geeft nadere regels omtrent de plaats waar en de wijze waarop de openbare aankondiging als bedoeld in artikel 2 dient plaats te vinden.

Artikel 5

Indien degene op wie de in artikel 2 bedoelde verplichting rust wegens overmacht niet aan deze verplichting kan voldoen, moet deze terstond hiervan mededeling doen aan de krachtens artikel 4, eerste lid, aangewezen Rijksinspecteur.

Artikel 6

1. De krachtens artikel 4, eerste lid, aangewezen Rijksinspecteurs voorzien iedere openbare aankondiging van een kenmerk.

2. Ieder document, waarin een vervoerovereenkomst is vervat, dient voorzien te zijn van het in het vorige lid bedoelde kenmerk, voor zover artikel 2, eerste lid, van toepassing is.

Artikel 7

Met het toezicht op de naleving van het bij of krachtens deze wet bepaalde zijn belast de ambtenaren, die krachtens artikel 17, eerste lid, onder 2°, van de Wet op de economische delicten (Stb. 1950, K 258) zijn belast met de opsporing van overtredingen van de bij die wet strafbaar gestelde voorschriften.

Artikel 8

1. De in artikel 7 bedoelde ambtenaren hebben te allen tijde toegang tot alle plaatsen waarvan de betreding voor de vervulling van hun taak redelijkerwijs nodig is. Zo nodig verschaffen zij zich toegang met behulp van de sterke arm.
2. De in artikel 7 bedoelde ambtenaren kunnen te allen tijde inzage vorderen van alle bescheiden, waarvan de inzage voor de vervulling van hun taak redelijkerwijs nodig is.
3. In ruimten die als woning in gebruik zijn, treden zij niet binnen dan met instemming van de bewoner.
4. De artikelen 120 tot en met 123 van het Wetboek van Strafvordering zijn van overeenkomstige toepassing.

Artikel 9

Een ieder, die betrokken is bij de uitvoering van deze wet en daarbij de beschikking krijgt over gegevens, waarvan hij het vertrouwelijke karakter kent of redelijkerwijs moet vermoeden, is, onverminderd het bepaalde in de Wet openbaarheid van bestuur, verplicht tot geheimhouding daarvan, tenzij uit hoofde van het ambt, dat hij bekleedt, enig ander voorschrift van toepassing is.

Artikel 10

In de Wet op de economische delicten (Stb. 1950, K 258) wordt aan artikel 1, onder 4°, toegevoegd: de Wet openbare aankondiging Noord-Zuid-vervoer, de artikelen 2, 3, tweede en derde lid, 4, eerste lid en 5.

Artikel 11

Gedurende de periode dat Hoofdstuk III van de Vervoersnoodwet (Stb. 1962, 571) in werking is, is deze wet niet van toepassing.

Artikel 12

1. Deze wet kan worden aangehaald onder de titel «Wet openbare aankondiging Noord-Zuid-vervoer».
2. Deze wet treedt in werking op een nader door Ons te bepalen tijdstip.

Lasten en bevelen, dat deze in het Staatsblad zal worden geplaatst, en dat alle ministeriële departementen, autoriteiten, colleges en ambtenaren, wie zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

Gegeven

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,

Zitting 1980-1981

16 434**Regelen inzake openbare aankondiging van lading in het Noord-Zuid-vervoer over binnenwateren****Nr. 3****MEMORIE VAN TOELICHTING**

Het onderhavige voorstel strekt ertoe het marktinzicht in het vervoer van goederen van Nederland naar België en Frankrijk over de binnenwateren via de Nederlands-Belgische grens, het z.g. Noord-Zuid-vervoer, te vergroten. Voor een deel van dit vervoer kan op grond van de gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek een – zij het zeer onvolledig – beeld worden verkregen. In de binnenmarkt alsook bij de overheid bestaat echter de behoefte het inzicht in het marktgebeuren van het Noord-Zuid-vervoer zo volledig mogelijk te maken. De voorgestelde regeling, die is opgesteld in overeenstemming met vertegenwoordigers uit het bedrijfsleven en welke overigens geheel los staat van de toerbeurtregeling voor het Noord-Zuid-vervoer, beoogt deels door de openbare aankondiging vooraf van bepaalde gegevens met betrekking tot de lading – in de wandeling «affichage» genoemd – deels via latere bekendmaking het verlangde marktinzicht te verkrijgen. Ondergetekende wil er voor de goede orde op wijzen, dat de onderhavige regeling geen enkele beperking betekent van de contractvrijheid.

De verplichting tot het aanmelden ter openbare aankondiging van de in de wet genoemde gegevens rust op degene die voornemens is goederen te doen vervoeren (artikel 2, eerste lid). Hiertoe wordt gerekend de verlader die rechtstreeks de goederen ten vervoer aanbiedt dan wel de tussenpersoon die dit al dan niet namens de verlader doet. Voorts komt dezelfde verplichting in beginsel te rusten op degene, die eigen vervoer wil verrichten. Opgemerkt zij dat het vervoer een aanvang neemt zodra met de belading is begonnen. Derhalve vallen goederen die niet direct naar hun bestemming worden getransporteerd, maar eerst enige tijd in het schip opgeslagen blijven liggen, eveneens onder de aanmeldingsplicht. De openbare aankondiging heeft betrekking op het vervoer van goederen die in Nederland worden geladen. Goederen die in het buitenland zijn ingeladen en zonder overlading bij voorbeeld via Rotterdam naar België worden doorgevoerd, vallen buiten het bereik van deze wet. Voorts is de wet van toepassing op het goederenvervoer voor zover dit over de binnenwateren geschiedt via de Nederlands/Belgische grens. Vervoer door zeeschepen dat in hoofdzaak over de binnenwateren wordt verricht, valt, voor zover het goederen betreft die in Nederland worden geladen, ook onder de werking van de wet. De aanmelding dient zo spoedig mogelijk, dat wil zeggen zodra de nodige gegevens met betrekking tot de lading bekend zijn, gedaan te worden, doch in ieder geval voordat de vervoersovereenkomst wordt gesloten. Dit tijdstip is met name voor de vervoerder van belang om tijdig te kunnen reageren op de marktsituatie. Ondergetekende is zich ervan bewust dat dit tijdstip niet altijd nauwkeurig kan worden bepaald. Aangenomen moet worden dat wanneer de belading een

aanvang heeft genomen, in ieder geval een bindende overeenkomst tot vervoeren tot stand is gekomen. Indien sprake is van een vervoersovereenkomst, welke voor langere termijn is gesloten, dient de aanmelding vóór iedere reis per scheepslading te geschieden.

In de opsomming van gegevens die ter openbare aankondiging moeten worden vermeld, komt de aangeboden vrachtprijs niet voor. Ondergetekende is enerzijds van mening dat het bekend maken van de vrachtprijs uit concurrentieoverwegingen ongewenst is, anderzijds is zij zich ervan bewust dat een verplichte bekendmaking mogelijkwerijs leidt tot de opgave van irreële aanbiedingsprijzen. Ondergetekende gelooft dat het bedrijfsleven noch met het een noch met het ander gebaat is.

Wat betreft de datum van het begin van de belading, acht ondergetekende het redelijk dat in eerste instantie volstaan kan worden met het vermelden van de verwachte datum. In het bijzonder bij de aanvoer van goederen met zeeschepen is het niet altijd mogelijk met zekerheid vast te stellen op welke dag de goederen kunnen worden overgeladen. Zodra echter het tijdstip van belading dan wel één van de overige gegevens een wijziging heeft ondergaan, dient dit terstond te worden gemeld (artikel 2, tweede lid). Indien zich een zeer ingrijpende wijziging voordoet, waardoor in feite sprake is van een andere lading, betekent dit, dat in feite een geheel nieuwe aanmelding wordt gedaan.

Voor bepaalde soorten van vervoer is vanwege het bijzondere karakter de behoefte om (op korte termijn) marktgegevens ter beschikking te hebben, niet of nauwelijks aanwezig. Derhalve is in het ontwerp de mogelijkheid opgenomen deze soorten van vervoer van de aanmeldingsplicht uit te zonderen (artikel 3, eerste lid). Om echter met betrekking tot zodanig vervoer verschuivingen op lange termijn waarneembaar te maken, kan aan een uitzondering de voorwaarde worden gekoppeld dat ook van deze transporten bepaalde gegevens moeten worden bekend gemaakt (artikel 3, tweede lid). Ondergetekende stelt zich voor van de meldingsplicht vrij te stellen het vervoer van vloeibare stoffen of gassen, voor zover dit vervoer uitsluitend met speciaal daarvoor ingerichte tankschepen kan worden verricht. Hiertoe worden niet gerekend goederen die zowel met tankschepen als met conventionele schepen – bij voorbeeld cement – kunnen worden vervoerd. Ook degene die eigen vervoer verricht met een schip dat hem in eigendom toebehoort en waarop een bemanning die bij hem in loondienst is, werkzaam is, is niet verplicht de gegevens betreffende dit vervoer vooraf aan te melden. In deze categorie van vervoer is geen sprake van een markt en bestaat derhalve geen behoefte aan een inzicht vooraf. Aangezien wel de behoefte aanwezig is te beschikken over meer gegevens aangaande dit vervoer, is in de wet de verplichting opgenomen bepaalde gegevens op een later tijdstip bekend te maken (artikel 3, lid 3). Vervoer dat niet onder de in deze bepaling gegeven omschrijving valt, bij voorbeeld vervoer dat geschiedt met gehuurde schepen, is zoals reeds gezegd wel onderworpen aan de in artikel 2 bedoelde aanmeldingsplicht.

Ten slotte ligt het begrijpelijkerwijs in de rede ook het vervoer van militaire goederen naar België of Frankrijk uit te zonderen.

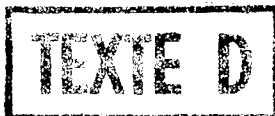
Degene die door overmacht niet in staat is de gegevens met betrekking tot de lading binnen de door de wet gestelde termijn aan te melden, is van de verplichting hiertoe vrijgesteld. Hiervan dient echter wel op zo kort mogelijke termijn mededeling te worden gedaan (artikel 5).

De gegevens die voor openbare aankondiging in aanmerking komen, moeten rechtstreeks worden gemeld bij het daartoe aangewezen bureau van de Rijksverkeersinspectie in het rayon waar de goederen worden ingeladen. Ondergetekende houdt hierbij een rayonindeling aan, welke is afgesteld op het vervoer naar België en Frankrijk. Binnen ieder rayon zal een bureau worden aangewezen, waar de aanmelding dient plaats te vinden en waar ook de feitelijke aankondiging zal plaatsvinden. Gedacht wordt aan de bureaus in Amsterdam, Rotterdam, Maasbracht, Terneuzen, Groningen

en Hengelo. Niet of onvoldoende nakomen van de verplichting tot aanmelding is een economisch delict in de zin van de Wet op de economische delicten (Stb. 1950, K 258). De strafbaarheid raakt de verlader c.q. tussenpersoon of degene die met eigen schepen vervoert. Ten aanzien van de vervoerder kan in voorkomende gevallen medeplichtigheid worden aangenomen. Met het toezicht op de naleving van deze wet zijn belast de krachtens de Wet op de economische delicten aangewezen opsporingsambtenaren. Hierbij wordt in ieder geval gedacht aan de ambtenaren van de Rijksverkeersinspectie. Ten einde het toezicht op de naleving te vergemakkelijken stelt ondergetekende voor dat op het document, waarin de vervoerovereenkomst is vervat, het kenmerk wordt aangebracht, dat door de rijksinspecteur aan iedere aankondiging moet worden gegeven. Indien dat document het kenmerk niet vermeldt, levert dit een vermoeden op van niet-nakoming van de aanmeldingsplicht.

In geval van oorlog, oorlogsgevaar of andere soortgelijke buitengewone omstandigheden kan de Minister van Verkeer en Waterstaat op grond van de Vervoersnoodwet (Stb. 1962, 571) het vervoer van personen en goederen aan een bijzonder regime onderwerpen. Indien een dergelijke situatie zich voordoet, wordt de onderhavige wet automatisch buiten werking gesteld.

**De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
N. Smit-Kroes**



Note pour MM. les Membres de la Commission

Procédure écrite

E/1188/81

DELAI:

LUNDI 19 OCTOBRE 1981 - 12.00 H.

Observations éventuelles:

à M. WEHRENS (tél. 2362) tél. secr. 2363, bureau Berl. 11/100

Objet : TRAFIC FLUVIAL NORD-SUD - avis de la Commission au gouvernement néerlandais

Proposition de M. GASTOUELOU

Décision proposée :

- approuver le projet d'avis de la Commission adressé au gouvernement néerlandais au sujet d'un projet de loi portant réglementation de la publication des charge-ments dans le trafic fluvial Nord-Sud et figurant en annexe I;
- en informer le gouvernement néerlandais au moyen de la lettre dont le projet figure en annexe II;
- en informer les gouvernements des autres Etats membres au moyen de la lettre dont le projet figure en annexe III;
- décider de publier cet avis au Journal Officiel des Communautés européennes.

Commentaire :

Il est proposé à la Commission de faire part au gouvernement néerlandais qu'elle émet un avis favorable sur le projet néerlandais visant à introduire aux Pays-Bas la publication de certaines données relatives aux transports par voie navigable effectués au départ des Pays-Bas vers la Belgique et la France via la frontière belgo-néerlandaise.

P.j.

copie à : MM. STEELE
EHLERWANN

E. NOEL
Secrétaire général

08A

PREPARATION DU DOCUMENT

Direction générale responsable : transports

Services associés

- pour avis -

Service juridique

: avis favorable (sous réserve d'une
dernière vérification des textes)

ENTWURF

Prüfung des Entwurfs für ein niederländisches Gesetz über
die öffentliche Bekanntmachung von Ladungen im Nord-Süd-
Binnenschiffsverkehr

Von der Kommission abzugebende Stellungnahme gemäß der Entscheidung des Rates vom 21. März 1962 (in der Fassung der Entscheidung des Rates vom 22. November 1973) über die Einführung eines Verfahrens zur vorherigen Prüfung und Beratung künftiger Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten auf dem Gebiet des Verkehrs.

(Mitteilung von Herrn CONTOGEOGRIS)

ZUSAMMENFASSUNG

1. Der Entwurf eines niederländischen Gesetzes, zu dem die Kommission aufgrund der Entscheidung des Rates vom 21.3.1962 (1) gehört wird, soll in den Niederlanden die öffentliche Bekanntmachung bestimmter Angaben (Lade- und Löschorte, Art und Menge des Ladegutes, Auftraggeber...) über den Binnenschiffsgüterverkehr von den Niederlanden über die belgisch-niederländische Grenze nach Belgien und Frankreich (Nord-Süd-Verkehr) einführen. Diese öffentliche Bekanntmachung soll zu einer besseren Kenntnis des Marktgeschehens führen.
2. Dieser Gesetzesentwurf entspricht den Zielen, die im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik angestrebt werden, und gibt daher sachlich zu keinen Einwendungen Anlaß.

(1) Entscheidung des Rates vom 21.3.1962 in der Fassung der Entscheidung des Rates vom 22.11.1978 über die Einführung eines Verfahrens zur vorherigen Prüfung und Beratung künftiger Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten auf dem Gebiet des Verkehrs.

Prüfung des Entwurfs für ein niederländisches Gesetz zur Regelung der öffentlichen Bekanntmachung von Ladungen im Nord-Süd-Binnenschiffsverkehr

I. DARLEGUNG DES SACHVERHALTS

1. Gemäß Artikel 1 der Entscheidung des Rates vom 21. März 1962 (1) über die Einführung eines Verfahrens zur vorherigen Prüfung und Beratung künftiger Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten auf dem Gebiet des Verkehrs in der Fassung der Entscheidung des Rates vom 22. November 1973 (2) übermittelte die ständige Vertretung der Niederlande bei den Europäischen Gemeinschaften mit Schreiben Nr. 4496 vom 22. Juli 1981 dem Generaldirektor für Verkehr den Entwurf für ein Gesetz über die öffentliche Bekanntmachung von Ladungen im Nord-Süd-Binnenschiffsverkehr (die französische Fassung des Gesetzentwurfs liegt dieser Mitteilung als Anhang IV bei).

Die Ständige Vertretung der Niederlande unterrichtete gleichzeitig die übrigen Mitgliedstaaten von der Mitteilung an die Kommission.

2. Der Inhalt des Gesetzentwurfes, der der Kommission übermittelt wurde, läßt sich wie folgt zusammenfassen :

- der Gesetzentwurf soll in den Niederlanden die Verpflichtung einführen, den Reichsverkehrsämtern bestimmte Angaben über Beförderungen im Binnenschiffsverkehr von den Niederlanden über die belgisch-niederländische Grenze nach Belgien und Frankreich (Nord-Süd-Verkehr) zu melden, damit sie von diesen Stellen bekanntgemacht werden können. Bei diesen Angaben, die vor der Verladung des Beförderungsgutes gemeldet werden müssen (außer den nach dem Gesetzesentwurf nachträglich zu meldenden Beförderungen im Werkverkehr) handelt es sich um Einzelheiten dieser Beförderungen :

./...

(1) ABl. Nr. 23 vom 3.4.1962

(2) ABl. Nr. L 347 vom 17.12.1973

Lade- und Löschort der Güter, Art und Menge der Ladung, Zeitpunkt des Ladebeginns, Auftraggeber und besondere Bedingungen. Angaben über die Beförderungspreise werden somit weder gemeldet noch öffentlich bekanntgemacht.

Die Meldepflicht für diese Angaben gilt für alle, die in den Niederlanden geladene Güter im Nord-Süd-Verkehr befördern lassen oder im Werkverkehr selbst befördern wollen. Bestimmte Beförderungsarten sollen wegen ihrer Besonderheit von dieser Meldepflicht jedoch ausgenommen werden.

Der Gesetzesentwurf enthält ferner praktische Einzelheiten über die Meldung und öffentliche Bekanntmachung der vorgenannten Angaben sowie Bestimmungen über die Kontrolle, ob die geplanten Vorschriften angewandt werden, und über die Ahndung von Zuwiderhandlungen.

3. Der niederländische Gesetzesentwurf soll die Transparenz des Marktes im Nord-Süd-Binnenschiffsverkehr verbessern. Er enthält weder einen Eingriff in die Vertragsfreiheit der Verkehrsnutzer und der Verkehrsunternehmen noch eine Beschränkung des Wettbewerbs unter diesen.

II. PRÜFUNG DER GEPLANTEN VORSCHRIFTEN

Mit dem niederländischen Gesetzesentwurf soll eine bessere Kenntnis des Marktgeschehens im Nord-Süd-Binnenschiffsverkehr erreicht und somit ein Ziel angestrebt werden, dem die Kommissionsdienststellen zustimmen können, zumal die öffentliche Bekanntmachung in der Form, wie sie in dem Gesetzesentwurf geplant ist, die Vertragsfreiheit nicht berührt und der Beförderungspreis nicht zu den Angaben gehört, die gemeldet werden sollen.

./...

In diesem Zusammenhang teilen die Kommissionsdienststellen die Ansicht der niederländischen Regierung, daß eine zwingend vorgeschriebene öffentliche Bekanntmachung der angebotenen bzw. tatsächlich angewandten Beförderungspreise aus Wettbewerbsgründen unerwünscht und auch gefährlich wäre, da sie zur Anmeldung fiktiver Preise führen würde, sowie wirkungslos wäre, da die Wahrheit der veröffentlichten Preise praktisch nicht kontrolliert werden könnte.

Beim Werkverkehr ließe sich natürlich die Frage stellen, ob mit der öffentlichen Bekanntmachung der Angaben über diese Beförderungsart die Ziele der angestrebten Regelung erreichbar sind, da hier, wie die niederländische Regierung in der Begründung sagt, von keinem echten Markt gesprochen werden kann.

Der Entwurf für ein niederländisches Gesetz kann zur Verwirklichung der Ziele beitragen, welche die Kommission mit dem Marktbeobachtungssystem im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr anstrebt, das sie nach der Erklärung des Rates vom 12. Juli 1978 und gemäß der Entschließung des Rates vom 23. Juli 1981 geschaffen hat. Denn dieses System zielt ebenfalls darauf ab, Angaben über die Marktlage der einzelnen Verkehrsträger zu liefern, damit die einzelnen Verkehrsunternehmen auf die Marktänderungen besser reagieren können.

Abschließend ist zu sagen, daß der Entwurf für ein niederländisches Gesetz sachlich zu keinen Bemerkungen Anlaß gibt. Daher halten es die Kommissionsdienststellen nicht für notwendig, gemäß Artikel 2 Absatz 3 der Entscheidung des Rates vom 21. März 1962 eine Informationssitzung mit den Vertretern der niederländischen Regierung oder eine der Beratung dienende Sitzung mit den übrigen Mitgliedstaaten zu veranstalten.

./...

III. VORSCHLAG

Der Kommission wird vorgeschlagen,

- den Entwurf einer Stellungnahme an die niederländische Regierung (Anlage I),
- den Entwurf eines Schreibens an die niederländische Regierung (Anlage II),
- den Entwurf eines Informationsschreibens an die Regierung der anderen Mitgliedstaaten (Anlage III)

zu billigen.

ENTWURF EINER STELLUNGNAHME

der Kommission vom

an die Regierung des Königreichs der Niederlande zum Entwurf für
ein niederländisches Gesetz über die öffentliche Bekanntmachung
von Ladungen im Nord-Süd-Binnenschiffsverkehr

Gemäß Artikel 1 der Entscheidung des Rates vom 21. März 1962 (1)
über die Einführung eines Verfahrens zur vorherigen Prüfung und Beratung künftiger
Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten auf dem Gebiet des
Verkehrs in der Fassung der Entscheidung des Rates vom 22. November 1973 (2)
übermittelte die niederländische Regierung der Kommission mit Schreiben ihrer
Ständigen Vertretung bei den Europäischen Gemeinschaften vom 22. Juli 1981 den
Entwurf für ein Gesetz über die öffentliche Bekanntmachung von Ladungen im Nord-
Süd-Binnenschiffsverkehr.

Das Schreiben der Ständigen Vertretung der Niederlande ist bei der Kom-
mission am 27. Juli 1981 eingegangen und gemäß Artikel 1 der vorgenannten Ent-
scheidung auch den übrigen Mitgliedstaaten mitgeteilt worden.

Die Kommission hielt es nicht für notwendig, eine Informationssitzung
mit den Vertretern der niederländischen Regierung oder eine der Beratung dienende
Sitzung mit den anderen Mitgliedstaaten gemäß Artikel 2 Absatz 3 der Entscheidung
des Rates zu veranstalten.

.../...

(1) ABl. Nr. 23 vom 3. April 1962

(2) ABl. Nr. L 347 vom 17. Dezember 1973

Gemäß Artikel 2 Absatz 1 der Entscheidung des Rates vom 21. März 1962 in der Fassung der Entscheidung des Rates vom 22. November 1973 gibt die Kommission folgende Stellungnahme ab :

1. Die Kommission stellt fest, daß die geplanten Rechtsvorschriften darauf abzielen, die öffentliche Bekanntgabe bestimmter Angaben über den Binnenschiffsverkehr von den Niederlanden über die belgisch-niederländische Grenze nach Belgien und Frankreich (Nord/Süd-Verkehr) zwingend vorzuschreiben. Diese Meldung soll den Markt in diesem Binnenschiffsverkehr transparenter machen.

Die Kommission begrüßt das Ziel, das die niederländische Regierung mit diesem Gesetzesentwurf anstrebt, zumal die öffentliche Bekanntmachung in der geplanten Form die Vertragsfreiheit nicht beeinträchtigt und, da die Beförderungspreise nicht zu den meldepflichtigen Angaben gehören, den Wettbewerb nicht beeinträchtigt. Die Kommission teilt hier die Ansicht der niederländischen Regierung, wonach eine Meldung der tatsächlich angewandten Beförderungspreise aus wirtschaftlichen und praktischen Gründen unerwünscht ist.

Der niederländische Gesetzesentwurf zielt in die gleiche Richtung wie das Marktbeobachtungssystem im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr, das die Kommission aufgrund der Erklärung des Rates vom 12. Juni 1978 und gemäß der EntschlieÙung des Rates vom 23. Juli 1981 geschaffen hat. Auch dieses System soll Angaben über die Marktlage liefern, damit die beteiligten Verkehrsunternehmen auf Marktänderungen besser reagieren können.

2. Die Kommission erhebt gegen den Entwurf für ein niederländisches Gesetz keine Einwendungen.

Die Kommission unterrichtet die übrigen Mitgliedstaaten von dieser Stellungnahme.

Geschehen zu Brüssel, am

ENTWURF EINES SCHREIBENS

AN DEN AUSSENMINISTER DES KÖNIGREICHS DER NIEDERLANDE

Herr Minister ,

Die Ständige Vertretung der Niederlande bei den Europäischen Gemeinschaften übermittelte der Kommission 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 in der Fassung der Entscheidung des Rates vom 22. November 1973 mit Schreiben vom 22. Juli 1981 den Wortlaut eines Entwurfs für ein Gesetz über die öffentliche Bekanntmachung von Ladungen im Nord-Süd-Binnenschiffsverkehr.

Da die Kommission am zu den geplanten Rechtsvorschriften Stellung genommen hat, beehre ich mich, Ihnen diese Stellungnahme, die sie auch den anderen Mitgliedstaaten zugehen läßt, als Anlage zu übermitteln.

(Höflichkeitsformel)

ENTWURF EINES SCHREIBENS

an den Außenminister der anderen Mitgliedstaaten

Herr Minister,

Die Ständige Vertretung der Niederlande übermittelte der Kommission der Europäischen Gemeinschaften 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 in der Fassung der Entscheidung vom 22. November 1973 mit Schreiben vom 22. Juli 1981 den Wortlaut eines Entwurfs für ein Gesetz über die öffentliche Bekanntmachung von Ladungen im Nord-Süd-Binnenschiffsverkehr.

Da die Kommission am zu den geplanten Rechtsvorschriften Stellung genommen hat, beehre ich mich, Ihnen diese Stellungnahme, die sie der niederländischen Regierung zugehen ließ, als Anlage zu übermitteln.

(Höflichkeitsformel)

ANLAGE

TRADUCTION

DEUXIEME CHAMBRE DES ETATS GENERAUX

Session 1980 - 1981

16434 Règlementation concernant la publication des cargaisons dans le trafic fluvial nord-sud.

No. 1

MESSAGE ROYAL

A la deuxième Chambre des Etats généraux

Nous vous présentons ci-joint un projet de loi portant réglementation de la publication des cargaisons dans le trafic fluvial nord-sud.

L'exposé des motifs et les annexes qui accompagnent ce projet de loi en exposent les fondements :

Que Dieu vous protège.

Lage Vuursche, 9 octobre 1980

Beatrix

No. 2

PROJET DE LOI

Nous, Beatrix, etc.

Article premier

Dans la présente loi on entend par :

- a) le ministre : le ministre des Transports et du Waterstaat;
- b) inspecteur national : l'inspecteur national (en chef) des Transports; chef d'un district de l'Inspection nationale des transports;
- c) transport pour compte propre : transport de marchandises destinées exclusivement à sa propre entreprise ou provenant exclusivement de celle-ci.

Article 2

1. Quiconque se propose de faire transporter ou de transporter pour compte propre, par la voie fluviale, des marchandises à charger aux Pays-Bas à destination de la Belgique ou de la France, via la frontière belge-néerlandaise, est tenue de communiquer, dès que possible et au plus tard,

.../.

respectivement, avant la conclusion du contrat de transport ou avant le début du chargement, les données suivantes aux fins de leur publication :

- a) lieu de chargement;
- b) lieu de déchargement;
- c) nature des marchandises;
- d) importance du lot, le cas échéant, par cargaison complète;
- e) date prévue du début du chargement;
- f) chargeur ou auxiliaire;
- g) conditions particulières.

2) Si l'une des données visées au paragraphe précédent vient à être modifiée, cette modification doit être notifiée sans délai aux fins de publication.

Article 3

1. Le ministre peut exempter certains types de transports de l'obligation visée à l'article 2.

2. Le ministre peut assortir cette exemption de la condition que la personne qui a demandé le transport lui communique, dans un délai qu'il détermine, certaines des données visées à l'article 2 paragraphe 1.

3. Par dérogation aux dispositions de l'article 2 paragraphe 1, quiconque effectue un transport pour compte propre au moyen d'un bateau qui lui appartient et dont l'équipage est à son service, est tenu de communiquer au ministre, dans un délai qu'il détermine, les données qu'il indique parmi celles visées à l'article 2 paragraphe 1.

4. Le ministre veille à la publication des données visées aux paragraphes 2 et 3 et détermine les modalités de ladite publication. Ces données sont également communiquées au Centraal Bureau voor de Statistiek (Bureau central de la statistique).

Article 4

1. Les données visées à l'article 2 doivent être communiquées aux inspecteurs nationaux que le ministre désigne pour en assurer la publication.

2. Le ministre précise le lieu et les modalités de la publication visée à l'article 2.

./...

Article 5

Lorsque la personne soumise à l'obligation visée à l'article 2 ne peut s'en acquitter pour des raisons de force majeure, elle doit en aviser sans délai l'inspecteur national désigné en application de l'article 4 paragraphe 1.

Article 6

1. Les inspecteurs nationaux désignés en vertu de l'article 4 paragraphe 1 apposent un signe distinctif sur chaque publication.
2. Tout contrat de transport doit être revêtu du signe distinctif visé au paragraphe précédent, pour autant que l'article 2 paragraphe 1 soit applicable.

Article 7

Sont chargés de veiller au respect des dispositions de la présente loi les fonctionnaires qui, en vertu de l'article 17 paragraphe 1 sous 2^o de la Loi sur les délits économiques *[Wet op de economische delicten]* (Staatsblad 1950, K 258) sont chargés d'enquêter sur les infractions aux dispositions assorties de sanctions pénales de ladite loi.

Article 8

1. Les fonctionnaires visés à l'article 7 ont en tout temps accès aux lieux qu'ils doivent normalement pouvoir visiter pour l'accomplissement de leur tâche. Si nécessaire, ils s'assurent l'accès manu militari.
2. Les fonctionnaires visés à l'article 7 peuvent en tout temps demander à consulter tous les documents qu'ils doivent normalement pouvoir examiner pour l'accomplissement de leur tâche.
3. Ils ne pénètrent dans les locaux à usage d'habitation qu'avec l'accord de leur occupant.
4. Les articles 120 à 123 du Code d'instruction criminelle (*Wetboek van Strafvordering*) sont applicables par analogie.

Article 9

Sans préjudice des dispositions de la Loi sur la publicité dans l'administration (*Wet openbaarheid van bestuur*), quiconque participe à l'exécution de la présente loi et prend de ce fait connaissance d'informations dont il connaît ou doit normalement supposer le caractère confidentiel

est tenu au secret, à moins que d'autres prescriptions ne soient applicables en vertu des fonctions qu'il exerce.

Article 10

Dans la loi sur les délits économiques /Wet op de economische delicten/ (Staatsblad 1950, K 258), la mention suivante est ajoutée à l'article premier sous 4° : "la loi sur la publication de données concernant le trafic nord-sud, articles 2, 3 paragraphes 2 et 3, 4 paragraphes 1 et 5.

Article 11

Pendant la période au cours de laquelle le chapitre III de la Loi sur les situations d'urgence en matière de transports /Vervoersnoodwet/ (Staatsblad 1962, 571) est en vigueur, la présente loi n'est pas applicable.

Article 12

1. La présente loi peut être citée sous le titre de "Wet openbare aankondiging Noord-Zuid-vervoer" /Loi sur la publication des données concernant le trafic nord-sud/.

2. La présente loi entre en vigueur à la date qu'il nous appartient de fixer.

Mandons et ordonnons que la présente Loi soit insérée dans le "Staatsblad" et que nos Ministres et autres Autorités veillent strictement à son exécution.

Le secrétaire d'Etat aux Transports et au Waterstaat

DEUXIEME CHAMBRE DES ETATS GENERAUX

Session 1980-1981

16434 Réglementation concernant la publication des cargaisons dans
le trafic fluvial nord-sud

No. 3 EXPOSE DES MOTIFS

L'objet de la présente proposition est de permettre de mieux connaître le marché représenté par le transport fluvial de marchandises des Pays-Bas vers la Belgique et la France via la frontière belgo-néerlandaise, c'est-à-dire le "trafic nord-sud". Les données du Centraal Bureau voor de Statistiek (Bureau central de la statistique) permettent de se faire une représentation, certes très incomplète, d'une partie de ce trafic. Toutefois, les milieux professionnels et les autorités doivent pouvoir disposer d'informations aussi complètes que possible sur le marché représenté par le trafic nord-sud. Le but des dispositions proposées - élaborées en accord avec les représentants de la profession et, par ailleurs, entièrement indépendantes du tour de rôle institué pour le trafic nord-sud - est de donner au marché la transparence souhaitée d'une part par la publication préalable de données relatives à la cargaison - couramment appelée "affichage" - et, d'autre part, par une publication ultérieure. Il va sans dire que ces dispositions n'entravent en aucune façon la liberté de contracter.

L'obligation de communiquer aux fins de publication les données visées dans la loi incombe à quiconque se propose de faire transporter des marchandises (article 2 paragraphe 1). Il s'agit soit du chargeur qui demande directement le transport des marchandises, soit de l'auxiliaire de transport agissant non au nom du chargeur. Par ailleurs, cette même obligation incombe en principe aux personnes qui ont l'intention d'effectuer un transport pour compte propre. Il convient de noter que le transport commence avec le chargement. En conséquence, si les marchandises restent entreposées quelque temps sur le bateau avant d'être acheminées vers leur destination, elles doivent également faire

./...

l'objet d'une communication. La publication porte sur le transport de marchandises chargées aux Pays-Bas. Les marchandises chargées à l'étranger et transportées sans transbordement, par exemple via Rotterdam vers la Belgique, ne sont pas visées par la loi. En outre, celle-ci n'est applicable qu'aux transports de marchandises s'effectuant par la voie fluviale et comportant un franchissement de la frontière belgo-néerlandaise. La loi s'applique également aux transports par navires de mer qui s'effectuent principalement par la voie fluviale, pour autant que les marchandises transportées soient chargées aux Pays-Bas. La communication des renseignements doit avoir lieu dès que possible (c'est-à-dire dès que les données relatives à la cargaison sont connues), et en tout cas avant la conclusion du contrat de transport. Ce moment a été choisi notamment parce qu'il permet aux transporteurs de réagir en temps opportun à la situation du marché. Il est vrai que ce moment ne peut pas toujours être déterminé de façon précise. Il faut considérer que, lorsque le chargement a commencé, un contrat ferme a de toute manière été conclu. S'il s'agit d'un contrat à long terme, la communication des données doit s'effectuer avant chaque cargaison complète.

Parmi les données qui doivent être communiquées aux fins de publication ne figure pas le prix du transport. En effet, la publication des prix pratiqués semble inopportune pour des raisons de concurrence; par ailleurs, l'obligation de révéler ces prix entraînerait peut-être la déclaration de prix fictifs. La publication des prix pratiqués ne servirait donc pas l'intérêt des entreprises.

En ce qui concerne la date du début du chargement, il paraît raisonnable de s'en tenir au départ à la date prévue. Lorsque les marchandises arrivent par navire de mer, en particulier, il n'est pas toujours possible de déterminer avec certitude la date à laquelle les marchandises vont être transbordées. Toutefois, dès que la date du chargement ou l'une des autres données vient à être modifiée, une rectification doit être faite sans délai (article 2 paragraphe 2). Lorsqu'il se produit une modification telle qu'on doit en fait parler d'une autre cargaison, une déclaration entièrement nouvelle s'impose.

Pour certains types de transport, il n'est guère utile, en raison de leur nature particulière, de disposer (immédiatement) de données relatives au marché. C'est pourquoi le projet de loi prévoit la possibilité de ne pas exiger de déclaration pour ces transports (article 3 paragraphe 1). Toutefois, pour pouvoir suivre les fluctuations à long terme subies par ces trafics particuliers, l'exemption peut être

./...

assortie de la condition que certaines données soient communiquées à leur sujet (article 3 paragraphe 1). Il est envisagé de ne pas exiger de déclaration dans le cas de transport de liquides ou de gaz, pour autant que ce transport ne puisse s'effectuer qu'au moyen de bateaux-citernes spécialement conçus à cette fin. L'exemption ne s'appliquera donc pas aux marchandises qui peuvent aussi bien être transportées par bateau-citerne que par bateau ordinaire (par exemple, le ciment). Par ailleurs, quiconque effectue un transport pour compte propre à l'aide d'un bateau qui lui appartient et dont l'équipage est à son service n'est pas tenu de communiquer préalablement des données concernant ce transport. En effet, on ne peut parler dans ce cas d'un marché et il est donc superflu de disposer d'informations préalables. Comme il est nécessaire, en revanche, d'être mieux renseigné sur ce type de transport, la loi prévoit l'obligation de communiquer ultérieurement certaines données (article 3 paragraphe 3). Lorsqu'il s'agit d'un transport ne répondant pas à cette description, par exemple d'un transport par bateaux affrétés, la communication de données doit bien entendu avoir lieu, conformément aux dispositions de l'article 2.

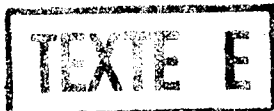
Enfin, il va de soi que les transports militaires vers la Belgique ou la France ne sont pas soumis à ces dispositions.

Quiconque, pour des raisons de force majeure, n'est pas en mesure de communiquer les données relatives à la cargaison dans le délai fixé par la loi est libéré de cette obligation. Il est cependant tenu de procéder à cette communication dès que possible (article 5).

Les données à publier doivent être communiquées directement au bureau local de l'Inspection nationale des transports (Rijksverkeersinspectie) désigné à cet effet dans le ressort duquel les marchandises sont chargées. A cette fin, le secrétariat d'Etat aux transports et au Waterstaat souhaite qu'une division en districts soit établie pour le trafic vers la Belgique et la France. Un bureau local sera désigné dans chaque district où la communication des données devra avoir lieu et où la publication elle-même sera effectuée. Il est envisagé de désigner les bureaux locaux d'Amsterdam, de Rotterdam, de Maasbracht, de Terneuzen, de Groningue et de Hengelo.

Quiconque ne s'acquitte pas de ses obligations en matière de déclaration ou ne s'en acquitte pas de façon satisfaisante commet un délit économique au sens de la Loi sur les délits économique / Wet op de economische delicten / (Staatsblad 1950, K258). Peuvent tomber sous le coup de cette dernière loi, selon le cas, le chargeur, l'auxiliaire ou la personne qui effectue un transport à l'aide de ses propres bateaux.

./...



Note pour MM. les Membres de la Commission

Procédure écrite

E/1188/81

DELAI:

LUNDI 19 OCTOBRE 1981 - 12.00 H.

Observations éventuelles:

à M. WEHRENS (tél. 2362) tél. secr. 2363, bureau Berl. 11/100

Objet : TRAFIC FLUVIAL NORD-SUD - avis de la Commission au gouvernement néerlandais

Proposition de M. COFFIGER

Décision proposée :

- approuver le projet d'avis de la Commission adressé au gouvernement néerlandais au sujet d'un projet de loi portant réglementation de la publication des charges dans le trafic fluvial Nord-Sud et figurant en annexe I;
- en informer le gouvernement néerlandais au moyen de la lettre dont le projet figure en annexe II;
- en informer les gouvernements des autres Etats membres au moyen de la lettre dont le projet figure en annexe III;
- décider de publier cet avis au Journal Officiel des Communautés européennes.

Commentaire :

Il est proposé à la Commission de faire part au gouvernement néerlandais qu'elle émet un avis favorable sur le projet néerlandais visant à introduire aux Pays-Bas la publication de certaines données relatives aux transports par voie navigable effectués au départ des Pays-Bas vers la Belgique et la France via la frontière belgo-néerlandaise.

P.j.

copie à : MM. STEELE
EHLERMAN

E. NOEL
Secrétaire général

DA

PREPARATION DU DOCUMENT

Direction générale responsable : transports

Service associé

- pour avis -

Service juridique

: avis favorable (sous réserve d'une
dernière vérification des textes)

D R A F T

Examination of a draft Netherlands law establishing rules
concerning the publication of loads in North-South inland
waterway traffic

Opinion required of the Commission pursuant to the Council
Decision of 21 March 1962 instituting a procedure for prior
examination and consultation in respect of certain laws,
regulations and administrative provisions concerning trans-
port proposed in Member States, as amended by the Council
Decision of 22 November 1973

(Memorandum from Mr. CONTOGEORGIS)

PREPARATION OF THE DOCUMENT

Directorate-General responsible : TRANSPORT

Service consulted for opinion :

Legal Service : In favour

Original language : French

Historical Archives of the European Commission

SUMMARY

1. The draft Netherlands law on which the Commission has been consulted in accordance with the Council Decision of 21 March 1962 (1), provides for the publication of certain data (inter alia ports of loading and unloading, nature and volume of the goods carried and consignor) concerning inland waterway transport operations from the Netherlands to Belgium and France via the Belgo-Netherlands frontier (North-South traffic). It is hoped that publication of these data will give a clearer picture of the market concerned.
2. The aforementioned draft law is in full harmony with the objectives of the common transport policy. Consequently, there are no matters of principle to be raised.

(1) Council Decision of 21 March 1962 instituting a procedure for prior examination and consultation in respect of certain laws, regulations and administrative provisions concerning transport proposed in Member States, as amended by the Council Decision of 22 November 1973.

Examination of a draft Netherlands law establishing rules concerning the publication of loads in North-South inland waterway traffic.

I. THE FACTS

1. In accordance with Article 1 of the Council Decision of 21 March 1962 instituting a procedure for prior examination and consultation in respect of certain laws, regulations and administrative provisions concerning transport proposed in Member States (1), as amended by the Council Decision of 22 November 1973 (2), the Office of the Netherlands Permanent Representative to the European Communities sent to the Commission, under cover of letter No. 4496 of 22 July 1981 to the Director-General for Transport, the text of a draft law establishing rules on the publication of loads in North-South inland waterway traffic (see Annex IV for the English translation of the draft).

At the same time the Office of the Netherlands Permanent Representative informed the other Member States of the communication to the Commission. The Permanent Representation agreed on an extension until 20 October 1981 of the period of two months during which the Commission has to address its opinion to the Member State which has consulted it.

2. The draft law submitted to the Commission can be summed up as follows :

The proposed law will make it compulsory to send the national transport inspectorates ("Rijksverkeersinspecties") certain data concerning inland waterway transport operations from the Netherlands to Belgium and France via the Belgo-Netherlands frontier (North-South traffic), with a view to subsequent publication by the said authorities. The information will have to be submitted before the goods are loaded (except in the case of transport operations carried out on the operator's own account, where they may be submitted a posteriori) and cover the following points :

./...

(1) OJ No. 23 of 3 April 1962

(2) OJ No. L 347 of 17 December 1973

port of loading and unloading, nature and volume of the goods carried, date on which loading commenced, consignor, and any special conditions which applied. No details will be given or published of the rates charged for the operations, and information on transport operations carried out on the operator's own account will be published after the event.

All persons who have goods that have been loaded at Netherlands ports shipped south by means of inland waterway - or who perform such operations on their own account - will be required to submit this information. Certain types of transport operation of a special nature have been exempted from the system.

The draft also contains a number of implementing provisions concerning communication and publication of the information. Finally, it includes provisions for monitoring the application of the proposed law and on the penalties to be imposed in the event of any infringement.

3. The draft is intended to improve the transparency of the transport market, insofar as southbound inland waterway transport is concerned. It does not in any way encroach on users' and transport operators' freedom to negotiate the terms of their contract nor does it restrict competition between operators.

II. EXAMINATION OF THE PROPOSED MEASURES

The aim of the draft law is to give a clearer picture of one sector of the transport market - inland waterway transport along North-South routes - an objective which the Commission departments approve, all the more so since publication of the information in the form provided for by the draft will not encroach on the freedom to negotiate contracts for transport services and, moreover, the actual transport rates are not among the data

./...

to be submitted. The Commission departments share the Netherlands government's view that compulsory publication of the rates offered or actually charged would be unwise because of its likely effect on competition, dangerous in that it could lead operators to declare fictitious rates and ineffective since it would be practically impossible to check that the published rates were accurate.

Clearly, it is debatable whether publication of data on transport operations carried out on the carrier's own account will help to attain the draft law's objectives and even the explanatory memorandum from the Netherlands government admits, that this sector cannot be regarded as a genuine market.

The draft law can help to attain the objectives of the system for monitoring the markets for the carriage of goods by rail, road and inland waterway, which the Commission created in answer to the Council declaration of 12 June 1978 and the Council resolution of 23 July 1981. That system also seeks to provide information on various sectors of the transport market, with a view to helping all concerned to react more effectively to any changes on those markets.

In conclusion, there are no matters of principle to be raised in connection with the draft law. The Commission departments do not think it necessary to call a meeting with representatives of the Netherlands government to gain further information, nor to arrange consultation with the other Member States pursuant to Article 2 (3) of the Council Decision of 21 March 1962.

./....

III. PROPOSAL

Accordingly, it is proposed that the Commission approve :

- (a) the draft Opinion to be addressed to the Netherlands Government (Annex I) ;
- (b) the draft letter to the Netherlands Government (Annex II) ;
- (c) the draft letter informing the governments of the other Member States (Annex III).

DRAFT COMMISSION OPINION OF

addressed to the Government of the Kingdom of the Netherlands on a draft law establishing rules concerning the publication of loads in North-South inland waterway traffic.

In accordance with Article 1 of the Council Decision of 21 March 1962 (1) instituting a procedure for prior examination and consultation in respect of certain laws, regulations and administrative provisions concerning transport proposed in Member States (1), as amended by the Council Decision of 22 November 1973 (2), the Netherlands Government sent to the Commission, under cover of a letter of 22 July 1981 from the Office of its Permanent Representative to the European Communities, a draft law establishing rules concerning the publication of loads in North-South inland waterway traffic.

The letter from the Office of the Netherlands Permanent Representative reached the Commission on 27 July 1981 and, in accordance with Article 1 of the Council Decision referred to above, was also sent to the other Member States.

The Commission has not thought it necessary to call a meeting with representatives of the Netherlands Government to gain further information, nor to arrange consultations with the other Member States pursuant to Article 2(3) of the Council Decision.

./...

(1) OJ No. 23 of 3 April 1962

(2) OJ No. L 347 of 17 December 1973

Under Article 2(1) of the Council Decision of 21 March 1962, as amended by the Council Decision of 22 November 1973, the Commission hereby delivers the following Opinion :

1. The Commission notes that the proposed law will make it compulsory to publish certain information on transport operations on inland waterway routes from the Netherlands to Belgium and France via the Belgo-Netherlands frontier (North South traffic). Publication of this information should increase the transparency of the market in question.

The Commission approves of the objective pursued by the Netherlands government in this draft law, all the more so since publication of the information in the form provided for, will not encroach on the right to negotiate contracts freely and will not have any adverse effects on competition as the transport rates are not to be published. The Commission agrees with the Dutch government that it is wiser not to publish the actual transport rates for both economic and practical reasons.

What is more, the draft law is a step towards achieving the objectives of the system for monitoring the markets for the carriage of goods by rail, road and inland waterway which the Commission set up in response to the Council declaration of 12 June 1978 and the Council resolution of 23 July 1981. That system also provides information on the markets in question, with a view to helping all concerned to react more effectively to any changes observed.

2. The Commission has no objections to the draft Netherlands law.

The Commission is informing the other Member States of this Opinion.

Done at Brussels,

DRAFT LETTER

to the Minister for Foreign Affairs of the Kingdom of the Netherlands

Sir,

By letter of 22 July 1981, the Office of the Permanent Representative of the Netherlands to the European Communities sent to the Commission of the European Communities, in accordance with Article 1 of the Council Decision of 21 March 1962 instituting a procedure for prior examination and consultation in respect of certain laws, regulations and administrative provisions concerning transport proposed in Member States, as amended by the Council Decision of 22 November 1973, the text of a draft law establishing rules concerning the publication of loads in North-South inland waterway traffic.

The Commission having defined its position on the proposed measures on, I now have the honour to send you herewith the text of the Opinion adopted by the Commission, which it is also sending to the other Member States.

Complimentary close

ANNEX

DRAFT LETTER

to the Foreign Ministers of the other Member States

Sir,

By letter of 22 July 1981, the Office of the Permanent Representative of the Netherlands to the European Communities sent to the Commission of the European Communities, in accordance with Article 1 of the Council Decision of 21 March 1962 instituting a procedure for prior examination and consultation in respect of certain laws, regulations and administrative provisions concerning transport proposed in the Member States, as amended by the Council Decision of 22 November 1973, the text of a draft law establishing rules concerning publication of loads in North-South inland waterway traffic.

The Commission having defined its position on the proposed measures on, I now have the honour to send you herewith the text of the Opinion which the Commission is sending to the Netherlands Government.

Complimentary close

ANNEX

T R A N S L A T I O N

SECOND CHAMBER OF THE STATES GENERAL

1980 - 1981 session

16434 Rules concerning the publication of loads in North-South inland waterway traffic

1. ROYAL MESSAGE

To the Second Chamber of the States General

We submit to you herewith for your deliberation a draft of a law establishing rules concerning the publication of loads in North-South inland waterway traffic.

The explanatory memorandum and annexes accompanying the draft law set out the principles upon which it is based :

We hereby commend you to God's divine protection.

Lage Vuursche, 9 October 1980

Beatrix

2. DRAFT LAW

We, Beatrix, etc.

Article 1

For the purposes of this law :

- (a) the "Minister" is the Minister of Transport and Water Control ;
- (b) the "National Inspector" is the National (Chief) Inspector of Transport, the head of a National Transport Inspectorate district ;
- (c) "own-account transport" is the carriage of goods to and from the same person's undertakings or factories.

Article 2

1. Persons wishing to have transport operations carried out, or to conduct the own-account transport of goods, by inland waterway from a point of loading in the Netherlands, a destination in Belgium or Luxembourg and a crossing-point on the Belgo-Netherlands frontier are obliged to communicate the following information

./...

as soon as possible or, at the latest, by the time the contract of carriage is signed or before loading starts :

- (a) point of loading ;
- (b) point of unloading ;
- (c) type of goods ;
- (d) size of consignment or, where applicable, complete load ;
- (e) date on which loading is expected to start ;
- (f) consignor or intermediary ;
- (g) special conditions.

2. Any change in the information referred to in the previous paragraph shall be communicated immediately.

Article 3

1. The Minister may indicate types of carriage which are exempt from the obligation referred to in Article 2.

2. The Minister may make the exemptions of the type referred to in the previous paragraph conditional on the persons offering the goods in question for carriage providing the Minister with the information he requires in accordance with Article 2(1) within a time limit to be specified by the Minister.

3. Notwithstanding the provisions of Article 2(1), any persons engaged in own-account transport with a vessel owned by them and carrying a crew employed by them shall provide the Minister with the information he requires in accordance with Article 2(1) within a time limit to be specified by the Minister.

4. The Minister shall be responsible for the publication of the particulars referred to in the second and third paragraphs and shall draw up detailed rules for the method of publication. The particulars shall also be sent to the Central Statistical Office.

Article 4

1. The particulars referred to in Article 2 shall be given to the national inspectors appointed by the Minister and responsible for the publication thereof.

2. The Minister shall draw up detailed rules on the place and method of publication in accordance with Article 2.

./...

Article 5

Persons who are subject to the obligation referred to in Article 2 and who are unable to fulfil this obligation as a result of circumstances beyond their control shall immediately inform the national inspector appointed in accordance with Article 4(1).

Article 6

1. The national inspectors appointed in accordance with Article 4(1) shall append a distinguishing mark to each publication.
2. Every document containing a contract of carriage shall bear the distinguishing mark referred to in the previous paragraph, provided that Article 2(1) applies.

Article 7

The officials responsible under Article 17 (1) point 2 of the Law on Economic Misdemeanours (Stb. 1950, K 258) for investigating violations of the provisions thereof which are subject to penalties under that law shall be responsible for ensuring compliance with the provisions laid down in this law or in accordance therewith.

Article 8

1. The officials referred to in Article 7 shall have access at any time to any place which they may reasonably need to enter to carry out their duties. If necessary, they shall obtain access by force.
2. The officials referred to in Article 7 may at any time demand to inspect any document which they may reasonably need to inspect to carry out their duties.
3. They shall not enter buildings which are used as dwellings without the resident's permission.
4. Articles 120-123 of the Code of Criminal Procedure shall apply mutatis mutandis.

Article 9

Any person who is involved in implementing this law and thereby obtains information which he knows or must reasonably assume to be confidential is, notwithstanding the provisions of the Law on Public Disclosure, obliged to keep this information secret, unless other provisions apply as a result of the office he holds.

./...

Article 10

The following addition should be made as point 4 of Article 1 of the Law on Economic Misdemeanours (Stb. 1950, K 258) ; Articles 2, 3(2) and (3), 4 (1) and 5 of the Law on Publication (North - South traffic)

Article 11

This Law shall not apply during the period in which Chapter III of the Transport Emergency Law (Stb. 1962, 571) is in effect.

Article 12

1. This Law may be referred to as the "Law on Publication (North-South traffic)".

2. This Law shall take effect on a date that We shall lay down.

Request and require that this shall be placed in the Official Gazette and that all ministerial departments, authorities, bodies and officials concerned shall ensure that it is duly implemented.

The Secretary of State for Transport and Water Control

SECOND CHAMBER OF THE STATES GENERAL

1980 - 1981 session

16434 Rules concerning the publication of loads in North-South inland waterway traffic

No. 3 EXPLANATORY MEMORANDUM

The purpose of this proposal is to obtain a better picture of the market for the carriage of goods by inland waterway from the Netherlands to Belgium and France via the border between Belgium and the Netherlands, known as "North-South traffic". The data of the Central Statistical Office provide a picture - albeit a very incomplete one - of part of this traffic, but the inland waterway operators and the public authorities require as complete a picture as possible of the market for North-South traffic. The aim of the proposed rules, which have been drawn up in consultation with representatives of the inland waterway operators and which are quite separate from the freighting rota system for North-South traffic, is to achieve the requisite degree of market transparency by means of the prior publication ("posting") of certain data relating to the load, and by means of subsequent notification. These rules do not restrict the freedom of contract in any way.

The obligation to communicate the data covered by the law for the purposes of publication applies to anyone who intends to have goods carried (Article 2.1.). This will be either the consignor who offers the goods for carriage directly, or an intermediary, whether or not acting on behalf of the consignor. The same obligation also applies in general to anyone wishing to carry out own-account transport operations. It should be pointed out that the transport operation begins as soon as loading commences. Consequently, the notification requirement also applies to goods which are not transported immediately to their place of destination but are stored for a time in the ship. The publication requirement relates

./...

to the carriage of goods loaded in the Netherlands. Goods loaded abroad which are forwarded without trans-shipment, e.g. via Rotterdam to Belgium, are not covered by this law. The law applies to the carriage of goods by inland waterway across the border between the Netherlands and Belgium. The law also applies to transport operations carried out by sea-going ships if these operations are carried out mainly by inland waterway and the goods in question were loaded in the Netherlands. The information must be communicated as soon as possible, i.e. as soon as the relevant data concerning the load are known, but in any case before the contract of carriage is concluded. This is to enable the carrier to react in good time to the market situation. The exact moment in time cannot always be determined precisely. It must be assumed that if a start has been made with loading, a firm contract of carriage has been concluded in any case. If it is a long-term contract, the relevant data must be communicated for each complete load before each individual journey begins.

The transport rate charged is not among the data which have to be reported for publication purposes. The publication of transport rates is undesirable for competition reasons, and compulsory publication might lead to fictitious charges being reported. Publication of carriage charges would not be in the interests of the firms concerned.

Where the date on which loading begins is concerned, it would seem reasonable for the expected date to be reported. Particularly when goods arrive by sea-going ship, it is not always possible to determine with certainty when the goods will be trans-shipped. However, any change in the date of loading or in any of the other data must be communicated immediately (Article 2.2.). If a very considerable change occurs, equivalent in fact to a different load, an entirely new reporting procedure will have to be initiated.

Where certain types of carriage are concerned, there is little or no need to have market data available immediately, because of their special nature. For this reason, the draft law makes it possible to exclude these types of carriage from the reporting requirement (Article 3.1.). However, in order to make it possible to monitor long-term fluctuations in such traffic, exemptions may be

./...

made conditional on certain data being communicated in respect of these transport operations as well (Article 3.2.). The intention is to exempt the carriage of liquids and gases from the reporting requirement if this type of transport can only be carried out by means of specially equipped tankers. This exemption does not apply to goods, e.g. cement, which can be carried either in tankers or in conventional ships. Anyone carrying out own-account transport operations with a ship which belongs to him and which has a crew employed by him is not required to report data relating to this transport operation beforehand. There is no market as such where this category of transport is concerned, and there is therefore no need for advance information. However, as there is a need for more information about this type of transport, the law requires certain information to be made known later (Article 3.3.). Transport operations not covered by the definition given in this provision, e.g. carriage by means of hired ships, is, as has already been stated, covered by the reporting requirement in accordance with Article 2.

Understandably, the carriage of military goods to Belgium or France is exempt from the obligation.

Anyone who, for reasons beyond his control, is unable to communicate the data relating to a load within the time-limit set by the Law is exempt from the obligation to do so, but he must make this known as soon as possible (Article 5).

The data to be published must be reported directly to the relevant local office of the National Transport Inspectorate in the district in which the goods are loaded. It is proposed that a division into districts based on traffic to Belgium and France should be established. Within each district a local office would be designated at which the reporting must take place and where the actual publication would be made. The local offices in Amsterdam, Rotterdam, Maasbracht, Terneuzen Groningen and Hengelo are envisaged.

Non-compliance or unsatisfactory compliance with the reporting requirement is an economic misdemeanour within the meaning of the Law on Economic Misdemeanours (Stb. 1950, K 258). The consignor, intermediary or own-account operator shall be liable to punishment.

Where appropriate, the carrier may be held to be an accomplice. The investigating officials designated under the Law on Economic Misdemeanours are responsible for ensuring compliance with this Law. The officials of the National Transport Inspectorate are envisaged in any case. In order to make it easier to check compliance, it is proposed that the contract of carriage should bear the distinguishing mark which the national inspectors must append to each publication. If the contract does not bear the distinguishing mark, the presumption is that the reporting requirement has not been complied with.

In the event of war, the threat of war or similar exceptional circumstances, the Minister of Transport and Water Control is authorized by the Transport Emergency Law (St. 1962,571) to make the carriage of passengers and goods subject to a special arrangement. If such a situation were to arise, the present Law would automatically cease to apply.

The Secretary of State for Transport
and Water Control

N. SMIT-KROES

COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

C(81) 1531 final

Bruxelles, le 19 octobre 1981

AVIS DE LA COMMISSION

du 19 octobre 1981

adressé au gouvernement du Royaume des Pays-Bas au sujet d'un projet
de loi portant réglementation de la publication des chargements dans
le trafic fluvial Nord-Sud

AVIS DE LA COMMISSION

du 19 octobre 1981

adressé au gouvernement du Royaume des Pays-Bas au sujet d'un projet de loi portant réglementation de la publication des chargements dans le trafic fluvial Nord-Sud.

Conformément à l'article premier de la décision du Conseil du 21 mars 1962, instituant une procédure d'examen et de consultation préalables pour certaines dispositions législatives, réglementaires ou administratives envisagées par les Etats membres dans le domaine des transports (1) modifiée par la décision 73/402/CEE (2), le gouvernement néerlandais a communiqué à la Commission, par lettre du 22 juillet 1981 de sa Représentation Permanente auprès des Communautés européennes, un projet de loi portant réglementation de la publication des chargements dans le trafic fluvial Nord-Sud.

La lettre de la Représentation permanente des Pays-Bas est parvenue à la Commission le 27 juillet 1981 et, conformément à l'article premier de la décision précitée, a également été communiquée aux autres Etats membres.

La Commission n'a pas estimé nécessaire de prendre l'initiative d'une réunion d'information avec les représentants du gouvernement néerlandais ni d'une consultation avec les autres Etats membres au sens de l'article 2 paragraphe 3 de la dite décision.

./...

(1) J.O. n° 23 du 3.4.1962, 720/62

J.O. n° L 347 du 17.12.1973, p. 48.

Au titre de l'article 2 paragraphe 1 de la dite décision, la Commission formule l'avis suivant :

1. La Commission constate que les dispositions législatives envisagées visent à introduire la publication obligatoire de certaines données relatives aux transports par voie navigable, effectués au départ des Pays-Bas vers la Belgique et la France via la frontière belgo-néerlandaise (trafic Nord-Sud). Cette publication a pour but d'assurer une meilleure transparence du marché concerné par ledit trafic.

L'objectif visé par le gouvernement néerlandais avec ce projet de loi recueille l'assentiment de la Commission et ceci d'autant plus que la publication, telle qu'elle est envisagée, n'entrave pas la liberté de conclure des contrats et que, les prix de transport ne figurant pas parmi les éléments à publier, elle n'influence pas négativement la concurrence. En effet, la Commission partage à ce sujet l'opinion du gouvernement néerlandais selon laquelle une publication des prix de transport pratiqués est inopportune pour des raisons économiques et pratiques.

Le projet de loi néerlandais va en particulier dans le sens de la réalisation des objectifs recherchés dans le cadre du système d'observation du marché par chemin de fer, par route et par voie navigable, que la Commission a mis en place suite à la déclaration du Conseil du 12 juin 1978 et conformément à la résolution du Conseil du 23 juillet 1981. Ce système a en effet également pour but de fournir des indications sur la situation des marchés en cause, en vue de permettre aux milieux concernés par les transports de réagir plus efficacement aux changements intervenant sur ces marchés.

2. La Commission n'a pas d'objection à formuler à l'encontre du projet de loi néerlandais.

La Commission informe les autres Etats membres du présent avis.

Fait à Bruxelles, le 19 octobre 1981

Par la Commission

Georges CONTOGEORGIS

Membre de la Commission

KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

K(81) 1531 endg.

Brüssel, den 19. Oktober 1981

STELLUNGNAHME DER KOMMISSION

vom 19. Oktober 1981

an die Regierung des Königreichs der Niederlande zum Entwurf
für ein niederländisches Gesetz über die öffentliche
Bekanntmachung von Ladungen im Nord-Süd-Binnenschiffsverkehr

K(81) 1531 endg.

STELLUNGNAHME DER KOMMISSION

vom 19. Oktober 1981

an die Regierung des Königreichs der Niederlande zum Entwurf für ein niederländisches Gesetz über die öffentliche Bekanntmachung von Ladungen im Nord-Süd-Binnenschiffsverkehr

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) in der Fassung der Entscheidung 73/402/EWG (2) übermittelte die niederländische Regierung der Kommission mit Schreiben ihrer Ständigen Vertretung bei den Europäischen Gemeinschaften vom 22. Juli 1981 den Entwurf für ein Gesetz über die öffentliche Bekanntmachung von Ladungen im Nord-Süd-Binnenschiffsverkehr.

Das Schreiben der Ständigen Vertretung der Niederlande ist bei der Kommission am 27. Juli 1981 eingegangen und gemäß Artikel 1 der vorgenannten Entscheidung auch den übrigen Mitgliedstaaten mitgeteilt worden.

Die Kommission hielt es nicht für notwendig, eine Informationssitzung mit den Vertretern der niederländischen Regierung oder eine der Beratung dienende Sitzung mit den anderen Mitgliedstaaten gemäß Artikel 2 Absatz 3 der Entscheidung vom 21. März 1962 zu veranstalten.

.../...

(1) ABl. Nr. 23 vom 3. 4. 1962, S. 720/62

(2) ABl. Nr. L 347 vom 17. 12. 1973, S. 48

Gemäß Artikel 2 Absatz 1 der genannten Entscheidung gibt die Kommission folgende Stellungnahme ab :

1. Die Kommission stellt fest, daß die geplanten Rechtsvorschriften darauf abzielen, die öffentliche Bekanntgabe bestimmter Angaben über den Binnenschiffsverkehr von den Niederlanden über die belgisch-niederländische Grenze nach Belgien und Frankreich (Nord/Süd-Verkehr) zwingend vorzuschreiben. Diese Meldung soll den Markt in diesem Binnenschiffsverkehr transparenter machen.

Die Kommission begrüßt das Ziel, das die niederländische Regierung mit diesem Gesetzesentwurf anstrebt, zumal die öffentliche Bekanntmachung in der geplanten Form die Vertragsfreiheit nicht beeinträchtigt und, da die Beförderungspreise nicht zu den meldepflichtigen Angaben gehören, den Wettbewerb nicht beeinträchtigt. Die Kommission teilt hier die Ansicht der niederländischen Regierung, wonach eine Meldung der Beförderungspreise aus wirtschaftlichen und praktischen Gründen unerwünscht ist.

Der niederländische Gesetzesentwurf zielt in die gleiche Richtung wie das Marktbeobachtungssystem im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr, das die Kommission aufgrund der Erklärung des Rates vom 12. Juni 1978 und gemäß der EntschlieÙung des Rates vom 23. Juli 1981 geschaffen hat. Auch dieses System soll Angaben über die Marktlage liefern, damit die beteiligten Verkehrsunternehmer auf Marktänderungen besser reagieren können.

2. Die Kommission erhebt gegen den Entwurf für ein niederländisches Gesetz keine Einwendungen.
Die Kommission unterrichtet die übrigen Mitgliedstaaten von dieser Stellungnahme.

Brüssel, den 19. Oktober 1981

Für die Kommission
Georges CONTOGEORGIS
Mitglied der Kommission

COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

c(81) 1531 def.

Bruxelles, il 19 ottobre 1981

PARERE DELLA COMMISSIONE

del 19 ottobre 1981

rivolto al governo del Regno dei Paesi Bassi in merito al progetto di legge che disciplina la pubblicazione dei carichi nel trasporto fluviale nord-sud

c(81) 1531 def.

PARERE DELLA COMMISSIONE

del 19 ottobre 1981

rivolto al governo del Regno dei Paesi Bassi in merito al progetto di legge che disciplina la pubblicazione dei carichi nel trasporto fluviale nord-sud

Conformemente all'articolo 1 della decisione del Consiglio del 21 marzo 1962 relativa all'istituzione di una procedura di esame e di consultazione preventivi per alcune disposizioni legislative, regolamentario amministrative previste dagli Stati membri nel settore dei trasporti(1), modificata dalla decisione 73/402/CEE (2), il governo olandese, ha trasmesso alla Commissione, con lettera della Sua Rappresentanza permanente presso le Comunità europee del 22 luglio 1981, il testo di un disegno di legge che disciplina la pubblicazione dei carichi nel trasporto fluviale nord-sud.

La lettera della Rappresentanza permanente olandese è pervenuta alla Commissione in data 27 luglio 1981 ed è stata comunicata anche agli altri Stati membri, in conformità dell'articolo 1 della precitata decisione.

La Commissione non ha ritenuto necessario convocare una riunione d'informazione con i rappresentanti del governo olandese o procedere ad una consultazione con gli altri Stati membri a norma dell'articolo 2 paragrafo 3 di detta decisione.

./...

(1) G.U. n. 23 del 3.4.1962, pag. 720/62.

(2) G.U. n. L 347 del 17.12.1973, pag. 48.

A norma dell'articolo 2 paragrafo 1 di detta decisione, la Commissione formula il seguente parere:

1. La Commissione constata che le disposizioni legislative previste sono volte a introdurre la pubblicazione obbligatoria di taluni dati relativi ai trasporti per vie navigabili, effettuati in partenza dai Paesi Bassi verso il Belgio e la Francia, attraverso la frontiera belgo-olandese (traffico nord-sud). La pubblicazione ha lo scopo di garantire una maggiore trasparenza del mercato di tali trasporti.

L'obiettivo perseguito dal governo olandese mediante detto disegno di legge raccoglie i consensi della Commissione, tanto più che la pubblicazione, nella forma in cui è prevista, non ostacola la libertà di stipulare contratti e non influisce negativamente sulla concorrenza, dal momento che i prezzi di trasporto non figurano tra i dati da pubblicare. La Commissione condivide infatti in merito l'opinione del governo olandese, secondo la quale una pubblicazione dei prezzi di trasporto praticati risulta inopportuna per ragioni economiche e pratiche.

Il disegno di legge olandese intende in particolare realizzare gli obiettivi perseguiti nel quadro del sistema di osservazione del mercato dei trasporti per ferrovia, su strada e per vie navigabili, attuato dalla Commissione a seguito della dichiarazione del Consiglio del 12 giugno 1978 e in conformità della risoluzione del Consiglio del 23 luglio 1981. Tale sistema, infatti, ha anche lo scopo di fornire indicazioni sulla situazione dei mercati in questione per permettere agli ambienti interessati dai trasporti di reagire in modo più efficace ai cambiamenti che si producono sui mercati medesimi.

2. La Commissione non ha obiezioni da formulare nei riguardi del disegno di legge olandese.

La Commissione informa gli altri Stati membri del presente parere.

Fatto a Bruxelles, il 19 ottobre 1981

Per la Commissione

Georges CONTOGEORGIS

Membro della Commissione

COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

C(81) 1531 def.

Brussel, 19 oktober 1981

ADVIES VAN DE COMMISSIE

van 19 oktober 1981

aan de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden betreffende een ontwerp van wet houdende regelen inzake openbare aankondiging van lading in het Noord-Zuid-vervoer over binnenwateren

C(81) 1531 def.

ADVIES VAN DE COMMISSIE

van 19 oktober 1981

aan de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden
betreffende een ontwerp van wet houdende regelen
inzake openbare aankondiging van lading in het
Noord-Zuid-vervoer over binnenwateren

Overeenkomstig artikel 1 van de Beschikking van de Raad van 21 maart 1962 houdende vaststelling van een procedure voor het voorafgaande onderzoek en overleg omtrent bepaalde wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen welke door de Lid-Staten op het gebied van het vervoer worden overwogen (1), gewijzigd bij Beschikking 73/402/EEG (2) heeft de Nederlandse Regering de Commissie bij brief van 22 juli 1981 van haar Permanente Vertegenwoordiging bij de Europese Gemeenschappen een ontwerp van wet toegezonden houdende regelen inzake openbare aankondiging van lading in het Noord-Zuid-vervoer over binnenwateren.

De brief van de Nederlandse Permanente Vertegenwoordiging is door de Commissie op 27 juli 1981 ontvangen en is, overeenkomstig artikel 1 van voornoemde beschikking, ook ter kennis gebracht van de andere Lid-Staten.

De Commissie heeft het niet nodig geacht het initiatief te nemen tot het houden van een informatievergadering met de vertegenwoordigers van de Nederlandse Regering of tot het plegen van overleg met de andere Lid-Staten als bedoeld in artikel 2, lid 3, van bovengenoemde beschikking.

./...

(1) PB No. 23 van 3.4.1962, blz. 720/62

(2) PB No. L 347 van 17.12.1973, blz. 48.

Krachtens artikel 2, lid 1, van eerdergenoemde Beschikking, brengt de Commissie het volgende advies uit.:

1. De Commissie constateert dat de overwogen wettelijke bepalingen de verplichte openbare aankondiging voorschrijven van bepaalde gegevens betreffende vervoer over de binnenwateren vanuit Nederland naar België en Frankrijk via de Belgisch-Nederlandse grens (Noord-Zuid-vervoer). Deze openbare aankondiging is bedoeld om het marktinzicht voor het betrokken vervoer te vergroten.

Het door de Nederlandse Regering met dit ontwerp nagestreefde doel heeft de instemming van de Commissie, te meer daar de openbare aankondiging, in de vorm waarin deze wordt overwogen, de vrijheid om contracten te sluiten niet belemmert en geen negatieve invloed heeft op de mededinging, aangezien de vrachtprijzen niet behoren tot de openbaar te maken gegevens. De Commissie deelt de mening van de Nederlandse Regering dat het bekendmaken van de vrachtprijs uit economische en praktische overwegingen ongewenst is.

Het ontwerp strookt in het bijzonder met de doelstellingen die worden nagestreefd in het kader van het stelsel van marktobservering in het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren, dat de Commissie na de verklaring van de Raad van 12 juni 1978 en overeenkomstig de resolutie van de Raad van 23 juli 1981 heeft ingesteld. Dit stelsel heeft namelijk eveneens ten doel gegevens te verzamelen over de situatie op de betrokken markten, ten einde de belanghebbende kringen in staat te stellen doeltreffender op de ontwikkelingen op deze markten te reageren.

2. De Commissie heeft geen bezwaren te formuleren tegen het Nederlandse ontwerp.

De Commissie stelt de andere Lid-Staten van dit advies in kennis.

Brussel, 19 oktober 1981

Voor de Commissie

Georges Contogeorgis

Lid van de Commissie

COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES

C(81) 1531 final

Brussels, 19 October 1981

OPINION
COMMISSION DECISION
of 19 October 1981

addressed to the Government of the Kingdom of the Netherlands
on a draft law establishing rules concerning the publication
of data relating to loads in North-South inland
waterway traffic

C(81) 1531 final

COMMISSION OPINION

of 19 October 1981

addressed to the Government of the Kingdom of the Netherlands on a
draft law establishing rules concerning the publication of data relating to loads
in North-South inland waterway traffic

In accordance with Article 1 of the Council Decision of 21 March 1962 instituting a procedure for prior examination and consultation in respect of certain laws, regulations and administrative provisions concerning transport proposed in Member States (1), as amended by Decision 73/402/EEC (2), the Netherlands Government sent to the Commission by letter of 22 July 1981 from its Permanent Representation to the European Communities a draft law establishing rules concerning the publication of data relating to loads in North-South inland waterway traffic.

The letter from the Netherlands Permanent Representation reached the Commission on 27 July 1981 and, in accordance with Article 1 of the Council Decision referred to above, was also sent to the other Member States.

The Commission has not thought it necessary to call a meeting with representatives of the Netherlands Government to gain further information, nor to arrange consultations with the other Member States pursuant to Article 2(3) of the Decision.

./...

(1) OJ No 23, 3.4.1962, p. 720/62

(2) OJ No L 347, 17.12.1973, p. 48

Pursuant to Article 2(1) of the Decision, the Commission hereby delivers the following Opinion:

1. The Commission notes that the proposed law will make it compulsory to publish certain information on transport operations on inland waterway routes from the Netherlands to Belgium and France via the Belgo-Netherlands frontier (North South traffic). Publication of this information should increase the transparency of the market in question.

The Commission approves of the objective pursued by the Netherlands government in this draft law, all the more so since publication of the information in the form provided for, will not encroach on the right to negotiate contracts freely and will not have any adverse effects on competition as the transport rates are not to be published. The Commission agrees with the ^{Netherlands} Government that it is wiser not to publish the actual transport rates for both economic and practical reasons.

Moreover, the draft law is a step towards achieving the objectives of the system for monitoring the markets for the carriage of goods by rail, road and inland waterway which the Commission set up in response to the Council declaration of 12 June 1978 and the Council resolution of 23 July 1981. That system also has the ^{objective of providing} information on the markets in question, with a view to helping all concerned to react more effectively to any changes observed.

2. The Commission has no objections to the draft Netherlands law.

The Commission is informing the other Member States of this Opinion.

Done at Brussels, 19 October 1981

For the Commission

Georges CONTOGEORGIS

Member of the Commission

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

K(81) 1531 endelig udg.

Bruxelles, den 19. oktober 1981

KOMMISSIONENS UDTALELSE

af 19. oktober 1981

til den nederlandske regering vedrørende et lovforslag om bestemmelser for offentliggørelse af oplysninger vedrørende ladninger inden for transport ad indre vandveje i nord-sydgående retning

K(81) 1531 endelig udg.

KOMMISSIONENS UDTALELSE

af 19. oktober 1981

til den nederlandske regering vedrørende et lovforslag om bestemmelser for offentliggørelse af oplysninger vedrørende ladninger inden for transport ad indre vandveje i nord-sydgående retning

I overensstemmelse med artikel 1 i Rådets beslutning af 21. marts 1962 om indførelse af en fremgangsmåde til forudgående undersøgelse og forhandling om visse administrativt eller ved lov fastsatte bestemmelser, som medlemsstaterne påtænker at udstede på transportområdet,¹⁾ ændret ved beslutning 73/402/EØF²⁾, tilsendte den nederlandske regering ved skrivelse af 22. juli 1981 fra sin faste repræsentation ved De europæiske Fællesskaber Kommissionen et lovforslag om bestemmelser for offentliggørelse af oplysninger vedrørende ladninger inden for transport ad indre vandveje i nord-sydgående retning.

Kommissionen modtog skrivelsen fra Nederlandenes faste repræsentation den 27. juli 1981, og skrivelsen blev i overensstemmelse med artikel 1 i ovennævnte beslutning ligeledes tilsendt de øvrige medlemsstater.

Kommissionen har ikke fundet det nødvendigt at tage initiativ til et informationsmøde med repræsentanter for den nederlandske regering eller en forhandling med de øvrige medlemsstater i henhold til artikel 2, stk. 3, i nævnte beslutning.

1) EFT nr. 23 af 3.4.1962, s. 720/62.

EFT nr. L 347 af 17.12.1973, s. 48.

I medfør af artikel 2, stk. 1, i nævnte beslutning, afgiver Kommissionen følgende udtalelse:

1. Kommissionen konstaterer, at de påtænkte lovbestemmelser tager sigte på at indføre obligatorisk offentliggørelse af visse oplysninger om transporter ad indre vandveje fra Nederlandene til Belgien og Frankrig via den belgisk-nederlandske grænse (trafik i nord-sydgående retning). Formålet med denne offentliggørelse er at sikre bedre gennemskuelighed af markedet for den pågældende trafik.

Kommissionen støtter det mål, som den nederlandske regering søger at nå gennem dette lovforslag, så meget desto mere som offentliggørelsen i den påtænkte form ikke hindrer den frie ret til at indgå kontrakter og ikke vil få negativ indvirkning på konkurrencen, da transportpriserne ikke er blandt de oplysninger, der skal offentliggøres. Kommissionen deler på dette punkt den nederlandske regerings opfattelse, ifølge hvilken en offentliggørelse af transportpriserne er uhensigtsmæssig af økonomiske og praktiske årsager.

Det nederlandske lovforslag tager især sigte på at nå de mål, der er tilsigtet i forbindelse med ordningen med tilsyn med markederne for godstransport med jernbane, ad landevej og ad indre vandveje, som Kommissionen indførte på baggrund af Rådets erklæring af 12. juni 1978 og Rådets resolution af 23. juli 1981. Denne ordning tager ligeledes sigte på at tilvejebringe oplysninger om situationen på de pågældende markeder med henblik på at give de kredse, der berøres af transporten, mulighed for at reagere mere effektivt på ændringer på de pågældende markeder.

2. Kommissionen har ingen indvendinger mod det nederlandske lovforslag.

Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater om denne udtalelse.

Udfærdiget i Bruxelles, den 19. oktober 1981

På Kommissionens vegne

Georges CONTOGEORGIS

Medlem af Kommissionen

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Ε(81) 1531 ΤΕΛ.

Βρυξέλλες, 19 Οκτωβρίου 1981

ΓΝΩΜΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

τῆς 19ης Ὀκτωβρίου 1981

πού ἀπευθύνεται πρὸς τὴν κυβέρνησιν τοῦ Βασιλείου τῶν Κάτω Χωρῶν, ὅσον ἀφορᾷ τὸ νόμο περί ρυθμίσεως τῆς δημοσιεύσεως τῶν φορτῶσεων πού πραγματοποιοῦνται στὶς ποτάμιες μεταφορὲς μεταξύ Βορρᾶ καὶ Νότου

ΓΝΩΜΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

τῆς 19ης Ὀκτωβρίου 1981

ποῦ ἀπευθύνεται πρὸς τὴν κυβέρνησι τοῦ Βασιλείου τῶν Κάτω Χωρῶν, ὅσον ἀφορᾷ τὸ νόμο περὶ ρυθμίσεως τῆς δημοσιεύσεως τῶν φορτῶσεων ποῦ πραγματοποιοῦνται στὶς ποτάμιες μεταφορές μεταξὺ Βορρᾶ καὶ Νότου

Σύμφωνα μὲ τὸ ἄρθρο 1 τῆς ἀποφάσεως τοῦ Συμβουλίου τῆς 21ης Μαρτίου 1962 περὶ καθιερώσεως διαδικασίας προηγουμένης ἐξετάσεως καὶ διαβουλεύσεως γιὰ ὀρισμένες νομοθετικές, κανονιστικές ἢ διοικητικές διατάξεις στὸν τομέα τῶν μεταφορῶν (1), ὅπως τροποποιήθηκε τελευταῖα ἀπὸ τὴν ἀπόφαση 73/402/ΕΟΚ (2), ἡ κυβέρνηση τῶν Κάτω Χωρῶν διαβίβασε στὴν Ἐπιτροπὴ, μὲ ἐπιστολὴ τῆς 22ας Ἰουλίου 1981 τῆς Μόνιμης Ἀντιπροσωπείας της στὶς Εὐρωπαϊκὲς Κοινότητες, σχέδιο νόμου περὶ ρυθμίσεως τῆς δημοσιεύσεως τῶν φορτῶσεων ποῦ πραγματοποιοῦνται στὶς ποτάμιες μεταφορές μεταξὺ Βορρᾶ καὶ Νότου.

Ἡ ἐπιστολὴ τῆς Μόνιμης Ἀντιπροσωπείας τῶν Κάτω Χωρῶν ἐλήφθη ἀπὸ τὴν Ἐπιτροπὴ στὶς 27 Ἰουλίου 1981 καί, σύμφωνα μὲ τὸ ἄρθρο 1 τῆς προαναφερθείσης ἀποφάσεως, γνωστοποιήθηκε ἐπίσης καὶ στὰ ἄλλα Κράτη μέλη.

Ἡ Ἐπιτροπὴ δὲν ἔκρινε ἀναγκαῖο νὰ ἀναλάβει τὴν πρωτοβουλία οὔτε γιὰ τὴν πραγματοποίησιν ἐνημερωτικῆς συναντήσεως μὲ τοὺς ἀντιπροσώπους τῆς κυβερνήσεως τῶν Κάτω Χωρῶν οὔτε γιὰ τὴν διενέργεια διαβουλεύσεων μὲ τὰ ἄλλα Κράτη μέλη κατὰ τὴν ἔννοια τοῦ ἁρθροῦ 2 παρὰγραφος 3 τῆς ὡς ἄνω ἀποφάσεως.

(1) ΕΕ ἀριθ. 23 τῆς 3.4.1962, σ. 720/62

(2) ΕΕ ἀριθ. L 347 τῆς 17.12.1973, σ. 48

Βάσει του άρθρου 2 παράγραφος 1 της ως άνω απόφασεως, η
'Επιτροπή διατυπώνει την ακόλουθη γνώμη :

1. 'Η 'Επιτροπή διαπιστώνει ότι οι υπό μελέτη νομοθετικές διατάξεις αποσκοπούν στην εισαγωγή της υποχρεωτικής δημοσιεύσεως ορισμένων στοιχείων σχετικών με τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές που πραγματοποιούνται από τις Κάτω Χώρες προς το Βέλγιο και τη Γαλλία μέσω των βελγο-ολλανδικών συνόρων (συγκοινωνία Βορρά-Νότου). 'Η δημοσίευση των στοιχείων αυτών αποσκοπεί στο να εξασφαλίσει περισσότερη διαύγεια στην αγορά των εν λόγω μεταφορών.

'Ο στόχος, που η κυβέρνηση των Κάτω Χωρών προσπαθεί να επιτύχει με αυτό το σχέδιο νόμου, επιδοκιμάζεται από την 'Επιτροπή, λαμβανομένου ιδίως υπόψη του ότι δεν περιορίζει την ελευθερία συνύψεως συμβάσεων και του ότι, δεδομένου ότι οι ναύλοι δεν περιλαμβάνονται μεταξύ των στοιχείων που θα δημοσιεύονται, δεν θα έχει αρνητικές επιπτώσεις επί του ανταγωνισμού. Πράγματι, η 'Επιτροπή συμμερίζεται, σχετικά, τη γνώμη της κυβερνήσεως των Κάτω Χωρών, σύμφωνα με την όποια η δημοσίευση των εφαρμοζομένων ναύλων δεν είναι σκόπιμη, για λόγους τόσο οικονομικούς όσο και πρακτικούς.

Το σχέδιο νόμου των Κάτω Χωρών αποσκοπεί, ιδίως, στην πραγματοποίηση των στόχων που περιλαμβάνονται στο πλαίσιο του συστήματος επιτηρήσεως της αγοράς των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών που καθιέρωσε η 'Επιτροπή κατόπιν της δηλώσεως του Συμβουλίου της 12 / 'Ιουνίου 1978 και σύμφωνα με το ψήφισμα του Συμβουλίου της 23ης 'Ιουλίου 1981. Το σύστημα αυτό αποσκοπεί, πράγματι, στην παροχή στοιχείων σχετικών με την κατάσταση των εν λόγω αγορών για να καταστεί δυνατό στους επιχειρηματικούς κύκλους που ασχολούνται με τις μεταφορές να αντιδρούν περισσότερο αποτελεσματικά στις αλλαγές που επέρχονται στις αγορές αυτές.

2. 'Η 'Επιτροπή δεν έχει να διατυπώσει ούδεμια αντίρρηση όσον αφορά το σχέδιο νόμου των Κάτω Χωρών.

'Η 'Επιτροπή πληροφορεί τα λοιπά Κράτη μέλη για την παρούσα γνώμη.

Έγινε στις Βρυξέλλες, στις 19 'Οκτωβρίου 1981.

Για την 'Επιτροπή

Γεώργιος ΚΟΝΤΟΓΕΩΡΓΗΣ
Μέλος της 'Επιτροπής