

Gesetzentwurf

der Fraktionen der CDU/CSU und SPD

Entwurf eines Gesetzes zu dem Vierten Protokoll vom 18. September 2023 zur Änderung des Vertrags vom 27. Oktober 1956 zwischen der Bundesrepublik Deutschland, der Französischen Republik und dem Großherzogtum Luxemburg über die Schiffbarmachung der Mosel

A. Problem und Ziel

Das am 18. September 2023 in Schengen von der Bundesrepublik Deutschland unterzeichnete Vierte Protokoll zur Änderung des Vertrags vom 27. Oktober 1956 zwischen der Bundesrepublik Deutschland, der Französischen Republik und dem Großherzogtum Luxemburg über die Schiffbarmachung der Mosel (sogenannter Moselvertrag) soll innerstaatlich in Kraft gesetzt werden.

Das Protokoll hat zum Ziel, im Moselvertrag alle Bestimmungen über die Abgabenerhebung und die Internationale Mosel-Gesellschaft (IMG) zu streichen und somit dafür zu sorgen, dass die Schifffahrt auf der internationalen Mosel ab dem 1. Juli 2025 abgabenfrei ausgeübt werden kann. Der Wegfall der Moselabgaben vollendet die Anfang 2019 begonnene Gebührenbefreiung auf bundeseigenen Binnenwasserstraßen und beendet so die Wettbewerbsnachteile speziell der Moselschifffahrt. Die Abgabenbefreiung führt zu einer Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt und steht somit im Einklang mit dem übergeordneten verkehrspolitischen Ziel der Bundesregierung, umwelt- und klimafreundliche Verkehrsträger zu stärken.

Der Anhang zum Protokoll legt die Einzelheiten fest, die zwischen den drei Vertragsstaaten in Bezug auf die finanzielle Entschädigung der französischen Wasserstraßenagentur Voiesnavigables de France (VNF), den Verzicht auf die Forderungen der Mitgliedstaaten gegen die IMG und die Auflösung dieser Gesellschaft getroffen wurden. Mit der Entschuldung und Auflösung der IMG wird eine jahrzehntelange Altlast bereinigt und damit auch ein Beitrag zum Bürokratieabbau geleistet.

B. Lösung

Durch den vorliegenden Gesetzentwurf sollen die Voraussetzungen nach Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes für die Ratifizierung des Vierten Änderungsprotokolls geschaffen werden.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Gemäß dem Anhang zum Protokoll erhält VNF nachschüssig eine finanzielle Entschädigung in Höhe der letzten zweieinhalb Jahresnettogebühren. Abhängig von der Verkehrs- und Einnahmenentwicklung im Zeitraum 1. Januar 2023 bis 30. Juni 2025 sind aus dem Bundeshaushalt (Einzelplan 12) Ende 2025 einmalig etwa 9,5 Millionen Euro zu überweisen. Der finanzielle Mehrbedarf für die Einmalzahlung wird im Einzelplan 12 ausgeglichen.

Des Weiteren entfallen ab 1. Juli 2025 dauerhaft die Einnahmen aus den Schifffahrtsabgaben an der Mosel, die im Durchschnitt der letzten Jahre bei etwa 4 Millionen Euro jährlich lagen. Auf der Gegenseite entstehen dauerhafte Einsparungen in Höhe von jährlich etwa 0,3 Millionen Euro durch die entfallenden Personal- und Sachkosten im Zusammenhang mit der Gebührenerhebung.

Der Verzicht des Bundes auf die Forderungen gegen die IMG in Höhe von rund 317 Millionen Euro (Darlehen, Zinsen, Stammkapital) und die nachfolgende Auflösung dieser Gesellschaft hat keine Auswirkung auf den Bundeshaushalt, da entsprechende Einnahmen in der Finanzplanung nicht mehr berücksichtigt wurden.

E. Erfüllungsaufwand**E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Es wird kein Erfüllungsaufwand eingeführt, vereinfacht oder abgeschafft.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Die Wirtschaft wird von Bürokratiepflichten in Höhe von jährlich rund 7 000 Euro entlastet, da sie künftig keine Meldungen zur Gebührenerhebung mehr abgeben und keine Gebührenbescheide mehr begleichen muss.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Auf Seiten der Verwaltung entsteht kein Erfüllungsaufwand. Etwaiger Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln wird finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 ausgeglichen.

F. Weitere Kosten

Mit Inkrafttreten des Protokolls entfallen ab dem 1. Juli 2025 sonstige Kosten für die Wirtschaft in Form von rund 5 Millionen Euro Schifffahrtsabgaben jährlich.

**Entwurf eines Gesetzes zu dem Vierten Protokoll vom 18. September 2023 zur
Änderung des Vertrags vom 27. Oktober 1956 zwischen der Bundesrepublik
Deutschland, der Französischen Republik und dem Großherzogtum Luxemburg
über die Schiffbarmachung der Mosel**

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Schengen am 18. September 2023 von der Bundesrepublik Deutschland unterzeichneten Vierten Protokoll zur Änderung des Vertrags vom 27. Oktober 1956 zwischen der Bundesrepublik Deutschland, der Französischen Republik und dem Großherzogtum Luxemburg über die Schiffbarmachung der Mosel (BGBl. 1956 II S. 1837, 1838), zuletzt geändert durch das Dritte Protokoll vom 12. Mai 1987 zur Änderung des Vertrags vom 27. Oktober 1956 zwischen der Bundesrepublik Deutschland, der Französischen Republik und dem Großherzogtum Luxemburg über die Schiffbarmachung der Mosel (BGBl. 1988 II S. 586, 587), wird zugestimmt. Das Vierte Protokoll wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

- (1) Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.
- (2) Der Tag, an dem das Vierte Protokoll nach seinem Artikel IV für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Berlin, den 20. Mai 2025

Jens Spahn, Alexander Hoffmann und Fraktion

Dr. Matthias Miersch und Fraktion

Begründung zum Vertragsgesetz

Zu Artikel 1

Auf das Vierte Protokoll ist Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes anzuwenden, da es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Zu Artikel 2

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes. Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem das Protokoll nach seinem Artikel IV für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Schlussbemerkung

Durch das Gesetz entstehen für Länder und Gemeinden keine Kosten.

Auswirkungen auf die Einzelpreise, das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind ebenfalls nicht zu erwarten.

Es werden für die Wirtschaft Informationspflichten im Sinne des § 2 Absatz 2 Satz 1 des Gesetzes zur Einsetzung eines Nationalen Normenkontrollrates abgeschafft. Derzeit werden rund 700 Gebührenbescheide im Jahr an Firmen der Güter- und Fahrgastschifffahrt ausgestellt. In den Bescheiden können einzelne Fahrten, aber auch Mehrfachreisen abgerechnet werden, was gerade bei der Container- und Fahrgastschifffahrt regelmäßig der Fall ist. Pro Bescheid können 20 Minuten Bearbeitungsaufwand für die Angabe der Fahrten sowie den Bezahlvorgang als Durchschnitt in Anlehnung an die Zeitwerttabelle Wirtschaft des Anhangs zum Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands angesetzt werden. Gemäß der Lohnkostentabelle zu „Verkehr und Lagerei“ beträgt der durchschnittliche Stundenlohn 29,20 Euro. Daraus errechnen sich jährlich 6 813 Euro Ersparnis an Bürokratiekosten für die Wirtschaft.

Viertes Protokoll
zur Änderung des Vertrags vom 27. Oktober 1956
zwischen der Bundesrepublik Deutschland,
der Französischen Republik und dem Großherzogtum Luxemburg
über die Schiffbarmachung der Mosel

Quatrième Protocole
portant amendement à la Convention du 27 octobre 1956
entre la République fédérale d'Allemagne,
la République française et le Grand-Duché de Luxembourg
au sujet de la canalisation de la Moselle

Die Bundesrepublik Deutschland,
die Französische Republik
und
das Großherzogtum Luxemburg –

La République fédérale d'Allemagne,
la République française
et
le Grand-Duché de Luxembourg,

im Hinblick darauf, dass die im Vertrag vom 27. Oktober 1956 vereinbarten Arbeiten zur Schiffbarmachung der Mosel vollständig durchgeführt wurden,

in Anbetracht der Tatsache, dass die Bestimmungen des Vertrags über den Ausbau der Infrastruktur und die Mittel zu seiner Finanzierung nun überholt sind,

und folglich in Anbetracht der Notwendigkeit eine Überarbeitung des Vertrags vorzunehmen, um die überholten Elemente, darunter auch solche über die internationalen Schiffsabgaben, zu streichen und gleichzeitig dafür zu sorgen, dass die Bestimmungen über die Moselkommission als internationale Organisation für die gemeinsame Verwaltung dieser internationalen Wasserstraße durch die Vertragsstaaten erhalten bleiben und aktualisiert werden –

haben Folgendes vereinbart:

Artikel I

Der Vertrag vom 27. Oktober 1956 über die Schiffbarmachung der Mosel wird wie folgt geändert:

1. Die Abschnitte 1 bis 3 werden aufgehoben.
2. Artikel 22 wird wie folgt gefasst:

„Jeder Vertragsstaat kann nach vorheriger Abstimmung mit den anderen Vertragsstaaten auf dem innerhalb seiner Grenzen liegenden Abschnitt Schiffsabgaben erheben.

Considérant que les opérations de canalisation de la Moselle prévues par la Convention du 27 octobre 1956 ont été pleinement réalisées,

Compte tenu du fait que les dispositions de la Convention relatives à l'aménagement de ces infrastructures et aux moyens de les financer sont désormais obsolètes,

Et compte tenu, par conséquent, de la nécessité de procéder à une révision de la Convention, consistant à en supprimer les articles sans objet, y compris le régime des péages internationaux, tout en veillant à préserver et mettre à jour les dispositions relatives à la Commission de la Moselle, en tant qu'organisation internationale permettant la gestion conjointe par les Etats contractants de cette voie d'eau internationale,

Sont convenus des dispositions suivantes :

Article I

La Convention du 27 octobre 1956 au sujet de la canalisation de la Moselle est modifiée comme suit :

1. Les chapitres 1 à 3 sont supprimés.
2. L'article 22 est rédigé comme suit :

« Chaque Etat contractant est libre de percevoir des péages sur le secteur situé à l'intérieur de ses frontières après concertation préalable des autres Etats contractants. Le cas

Gegebenenfalls regelt er auf seinem Abschnitt die Modalitäten der Erhebung von Schifffahrtsabgaben in der für die Schifffahrt einfachsten Weise. Die neue Schifffahrtsabgabe kann frühestens zwei Jahre nach Ende der Abstimmung in Kraft treten.“

3. Die Artikel 23 bis 27 werden aufgehoben.
4. Artikel 31 wird aufgehoben.
5. Artikel 33 wird wie folgt gefasst:
„Vorbehaltlich anderweitiger Entscheidung der Moselkommission gelten die auf dem Rhein geltenden Dokumente, Bescheinigungen und Schifferpatente auch auf der Mosel.“
6. Artikel 35 Absatz 1 wird wie folgt geändert:
Unter Nummer 2 Buchstabe a wird das Wort „Schifffahrtsabgaben,“ gestrichen.
7. Artikel 36 Absatz 1 wird wie folgt gefasst:
„Die Vertragsstaaten gewährleisten den Betrieb, die Unterhaltung und die Erneuerung der Wasserstraße der Mosel auf dem innerhalb ihrer Grenzen liegenden Abschnitt und treffen alle Maßnahmen, die notwendig sind, damit die Schifffahrt der Klasse Vb unter den bestmöglichen Bedingungen ausgeübt werden kann. Insbesondere obliegen den Uferstaaten die Bezeichnung der Fahrrinne und der Wahrschaudienst.“
8. Artikel 39 Absatz 1 wird wie folgt gefasst:
„Der von den Vertragsstaaten eingesetzten Moselkommission gehören Vertreter eines jeden der drei Uferstaaten an.“
9. Artikel 40 Absatz 1 Buchstabe a wird aufgehoben.
10. Artikel 41 Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt gefasst:
„Der Präsident der Kommission wird mit Stimmenmehrheit der Vertreter und aus ihrer Mitte jeweils für zwei Jahre gewählt.“
11. Die Artikel 45 bis 52 werden aufgehoben.
12. Artikel 53 wird wie folgt gefasst:
„Die Französische Republik wird die Wasserstraße zwischen Diedenhofen und Metz für den Schiffsverkehr in gutem Zustand unterhalten, mit einem Tiefgang und einer Durchfahrts Höhe, die denjenigen entsprechen, die auf dem Rest der Mosel unterhalb von Diedenhofen gelten.“
13. Artikel 54 wird wie folgt gefasst:
„(1) Der Bau der Wasserkraftanlagen und die Ausnutzung der Wasserkraft der Mosel bleiben jedem Vertragsstaat auf seinem Gebiet vorbehalten.
(2) Die Vertragsstaaten sorgen in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich dafür, dass keine Maßnahme getroffen wird, die die Erzeugung der Wasserkraft erheblich beeinträchtigen würde, insbesondere dafür, dass Wasser der Mosel oder ihrer Nebenflüsse nicht in ein anderes Abflussgebiet geleitet wird.“
14. Artikel 60 wird aufgehoben.

Artikel II

Dieses Protokoll wird ergänzt durch eine Vereinbarung zwischen den Regierungen der Bundesrepublik Deutschland, der Französischen Republik und des Großherzogtums Luxemburg über einen finanziellen Ausgleich zugunsten der Gesellschaft Voies Navigables de France (Anlage).

Artikel III

Dieses Protokoll nebst seiner Anlage bedarf der Ratifikation.

Die Ratifikationsurkunden sind gleichzeitig in Berlin auszutauschen.

échéant, il détermine pour sa propre partie les modalités de perception des péages de la manière la plus commode pour la navigation. Le nouveau péage ne peut entrer en vigueur que deux ans après la fin de la concertation. »

3. Les articles 23 à 27 sont supprimés.
4. L'article 31 est supprimé.
5. L'article 33 est rédigé comme suit :
« Sauf décision contraire de la Commission de la Moselle, les documents, attestations et patentes de bateliers valables sur le Rhin seront aussi valables sur la Moselle. »
6. L'article 35 est modifié comme suit :
Au numéro 2), point a), le terme « péages, » est supprimé.
7. L'article 36, paragraphe 1 est rédigé comme suit :
« Les Etats contractants assureront l'exploitation, l'entretien et le renouvellement de la voie navigable de la Moselle pour la partie située à l'intérieur de leurs frontières et prendront toutes les dispositions nécessaires pour que la navigation au gabarit Vb puisse s'exercer dans les meilleures conditions. En particulier, la signalisation du chenal et le service d'avertisseurs incomberont aux Etats riverains. »
8. L'article 39, paragraphe 1, est rédigé comme suit :
« La Commission de la Moselle, créée par les Etats contractants, est composée de délégués provenant de chacun des trois Etats riverains. »
9. L'article 40, paragraphe 1, point a), est supprimé.
10. L'article 41, paragraphe 2, 1ère phrase, est rédigé comme suit :
« Le Président de la Commission sera élu pour deux ans, à la majorité des voix des délégués, et parmi eux. »
11. Les articles 45 à 52 sont supprimés.
12. L'article 53 est rédigé comme suit :
« La République française maintiendra en bon état la voie d'eau entre Thionville et Metz pour la navigation avec un tirant d'eau et un tirant d'air équivalent à celui applicable sur le reste de la Moselle en aval de Thionville. »
13. L'article 54 est rédigé comme suit :
« (1) La construction des centrales et l'utilisation de l'énergie hydro-électrique de la Moselle sont réservées à chacun des Etats contractants sur son territoire.
(2) Les Etats contractants feront le nécessaire, chacun en ce qui le concerne, pour qu'aucune mesure ne soit prise qui porte atteinte de manière significative à la production de l'énergie hydro-électrique et notamment à ce que les eaux de la Moselle et de ses affluents ne soient pas détournées vers un autre bassin fluvial. »
14. L'article 60 est supprimé.

Article II

Le présent protocole est complété par un accord entre les gouvernements de la République fédérale d'Allemagne, la République française et le Grand-Duché de Luxembourg relatif à une compensation financière à verser à Voies Navigables de France (annexe).

Article III

Le présent protocole et son annexe sont soumis à ratification.

Les instruments de ratification seront échangés le même jour à Berlin.

Artikel IV

Dieses Protokoll nebst seiner Anlage tritt mit dem Tag des Austauschs der Ratifikationsurkunden, frühestens aber am 1. Juli 2025 in Kraft.

Zu Urkund dessen haben die hierzu gehörig befugten Unterzeichneten dieses Protokoll unterschrieben.

Geschehen zu Schengen am 18. September 2023 in drei Urschriften, jede in französischer und deutscher Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Article IV

Le présent protocole et son annexe entreront en vigueur à la date de l'échange des instruments de ratification, mais au plus tôt le 1^{er} juillet 2025.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent protocole.

Fait à Schengen, le 18 septembre 2023 en trois exemplaires, chacun en langues française et allemande, les deux textes faisant également foi.

Für die Bundesrepublik Deutschland
unter Vorbehalt der Ratifikation
Pour la République fédérale d'Allemagne
sous réserve de ratification

Dr. Heike Peitsch
Oliver Luksic

Für die Französische Republik
Pour la République française

Philippe Voiry

Für das Großherzogtum Luxemburg
Pour le Grand-Duché de Luxembourg

François Bausch

Anlage

Annexe

Vereinbarung zwischen
den Regierungen
der Bundesrepublik Deutschland,
der Französischen Republik und
des Großherzogtums Luxemburg
über einen finanziellen Ausgleich
zugunsten der Gesellschaft
„Voies Navigables de France“

Die Regierungen
der Bundesrepublik Deutschland,
der Französischen Republik und
des Großherzogtums Luxemburg –

aufbauend auf die „Gemeinsame Absichtserklärung vom 2. November 2020 zur Frage der Bilanzbereinigung der Internationalen Mosel-Gesellschaft“ (im Folgenden: IMG), mit der sie ihren Willen bekundet haben, für die Auflösung der IMG bis zum 31. Dezember 2025 auf die vertragsstaatlichen Forderungen gegen sie zu verzichten,

in der Erwägung, dass in diesem Zusammenhang die im Vertrag vom 27. Oktober 1956 zwischen der Bundesrepublik Deutschland, der Französischen Republik und dem Großherzogtum Luxemburg über die Schiffbarmachung der Mosel (im Folgenden: Moselvertrag) enthaltenen Bestimmungen über die Internationale Mosel-Gesellschaft und die Schifffahrtsabgaben aufgehoben werden,

mit dem Ziel, den damit verbundenen Einnahmeausfällen auf Seiten der Gesellschaft Voies Navigables de France als Betreiberin des französischen Abschnitts der internationalen Mosel Rechnung zu tragen –,

haben Folgendes vereinbart:

Artikel 1**Gegenstand der Vereinbarung**

Mit dieser Vereinbarung sollen die Modalitäten der Ausgleichszahlung an die Gesellschaft Voies Navigables de France (im Folgenden: VNF) zur Abgeltung der mit der beabsichtigten Abschaffung der Schifffahrtsabgaben verbundenen Einnahmeausfälle festgelegt werden.

Artikel 2**Überweisung der Schifffahrtsabgaben an VNF**

Die Bundesrepublik Deutschland und das Großherzogtum Luxemburg überweisen die im Zeitraum vom 1. Januar 2023 bis zum 30. Juni 2025 von der IMG erhaltenen Schifffahrtsabgaben abzüglich der in Artikel 19 Absatz 1 Buchstaben a und b des Moselvertrags genannten Kosten vollumfänglich an die auf Rechnung der Französischen Republik handelnde VNF. Die Überweisung der Schifffahrtsabgaben an VNF erfolgt im Laufe des letzten Halbjahrs 2025.

Artikel 3**Einvernehmliche Auflösung der IMG**

Die Vertragsstaaten streben an, die IMG frühestens zum 1. Juli 2025 und spätestens zum 31. Dezember 2025 einvernehmlich durch Gesellschafterbeschluss aufzulösen.

Versäumt ein Vertragsstaat einen zur einvernehmlichen Auflösung der IMG erforderlichen Schritt, hat er die anderen Vertragsstaaten schadlos zu stellen.

Accord entre
les gouvernements de
la République fédérale d'Allemagne,
la République française et
du Grand-Duché de Luxembourg
relatif à une compensation financière
à Voies Navigables de France

Les Gouvernements de
la République fédérale d'Allemagne,
de la République française et
du Grand-Duché de Luxembourg,

Dans le prolongement de la « Déclaration d'intention conjointe signée le 2 novembre 2020 sur la question de l'apurement du bilan de la Société Internationale de la Moselle » (ci-après la SIM), par laquelle ils ont fait part de leur volonté de procéder à l'abandon des créances des Etats contractants à l'encontre de la SIM, afin de parvenir à la dissolution de cette dernière d'ici le 31 décembre 2025,

Considérant que dans cette perspective seront abrogées les dispositions relatives à la Société internationale de la Moselle et au régime des péages, qui figurent dans la Convention du 27 octobre 1956 entre la République fédérale d'Allemagne, la République française et le Grand-Duché de Luxembourg concernant la canalisation de la Moselle (ci-après la Convention de la Moselle),

Afin de prendre en compte la perte des péages qui en résultera pour Voies Navigables de France, exploitant de la partie française de la Moselle internationale,

Sont convenus des dispositions suivantes :

Article 1**Objet de l'accord**

Le présent Accord a pour objet de fixer les modalités de la compensation versée à Voies Navigables de France (ci-après VNF) pour la perte des recettes de péages résultant de l'abrogation prévue de ces derniers.

Article 2**Remise des péages à VNF**

La République fédérale d'Allemagne et le Grand-Duché de Luxembourg transféreront à VNF, agissant pour le compte de la République française, la totalité des péages qu'ils auront perçus de la SIM entre le 1^{er} janvier 2023 et le 30 juin 2025, déduction faite des frais mentionnés aux points a) et b) du paragraphe 1 de l'article 19 de la Convention de la Moselle. Le versement des péages à VNF interviendra dans le courant du dernier semestre 2025.

Article 3**Dissolution à l'amiable de la SIM**

Les Etats contractants prévoient de dissoudre à l'amiable la SIM par la voie d'une décision de l'assemblée générale des actionnaires au plus tôt le 1^{er} juillet 2025 et au plus tard le 31 décembre 2025.

Si un Etat contractant omet de prendre une mesure nécessaire à la dissolution à l'amiable de la SIM, il doit indemniser les autres Etats contractants.

Die Vertragsstaaten erlassen jeweils ihre an die IMG ausgereichten Darlehen, einschließlich Zinsansprüchen. Sie verzichten ferner auf die Rückzahlung ihres jeweiligen Anteils am Stammkapital einschließlich Zinsansprüchen. Spätestens im Rahmen der Liquidierung der IMG werden alle Forderungen der Vertragsstaaten und ihrer nachgeordneten Organisationen gegen die IMG aufgehoben.

Die Vertragsstaaten verzichten ausdrücklich darauf, während der Zeit der Veröffentlichung des Beschlusses über die einvernehmliche Auflösung der IMG im Bundesanzeiger Ansprüche gegen die IMG geltend zu machen oder vorbringen zu lassen.

Artikel 4

Auflösungskosten

Zu den Verwaltungskosten der IMG zählen auch deren Auflösungskosten. Der IMG wird gestattet, vor Überweisung der letzten Schiffsabgaben an die Vertragsstaaten einen zu ihrer Abwicklung erforderlichen Betrag sowie die Verwaltungskosten bis zu ihrer Löschung im Handelsregister einzubehalten. Den nach Abwicklung verbleibenden Rest überweist die IMG an VNF.

Les Etats contractants renoncent chacun aux prêts qu'ils ont accordés à la SIM, y compris les intérêts dus. Ils renoncent également au remboursement de leur part respective dans le capital social y compris les intérêts dus. Au plus tard lors de la liquidation de la SIM, toutes les créances des Etats contractants et de leurs établissements publics sur la SIM sont annulées.

Les Etats contractants renoncent expressément à présenter ou à faire présenter dans le « Bundesanzeiger » une quelconque créance à l'égard de la SIM pendant la période de la publication de la décision de la dissolution à l'amiable de la SIM.

Article 4

Frais de dissolution

Les frais de fonctionnement de la SIM comprennent également les frais de sa dissolution. La SIM est autorisée à retenir, avant le transfert des derniers péages aux Etats contractants, un montant qui sera nécessaire pour sa liquidation ainsi que les frais de fonctionnement jusqu'à sa radiation du registre du commerce et des sociétés. Le restant après la liquidation sera transféré par la SIM à VNF.

Denkschrift

I. Allgemeines

Mit dem am 18. September 2023 in Schengen unterzeichneten Vierten Protokoll zur Änderung des Vertrags vom 27. Oktober 1956 zwischen der Bundesrepublik Deutschland, der Französischen Republik und dem Großherzogtum Luxemburg über die Schiffbarmachung der Mosel (sogenannter Moselvertrag) wird der Moselvertrag nach mehr als 65 Jahren einer grundlegenden Überarbeitung zugeführt und den tatsächlichen Gegebenheiten angepasst. Der Moselvertrag bildet die Grundlage der deutsch-französisch-luxemburgischen Zusammenarbeit in Schifffahrtsfragen auf der Mosel.

Folgende Ziele werden mit dem Änderungsprotokoll verfolgt:

1. Aktualisierung des Moselvertrags von 1956

Wesentliche Inhalte des Moselvertrags betreffen technische, finanzielle und administrative Aspekte im Zusammenhang mit dem Ausbau der Mosel zur Großschifffahrtsstraße, die inzwischen veraltet oder überflüssig geworden sind. Die Hauptarbeiten zum Ausbau der Mosel wurden mit Einweihung der Großschifffahrtsstraße Mosel im Jahre 1964 abgeschlossen.

Der seit dem Jahr 2003 laufende sukzessive Bau der zweiten Schleusenammern betrifft nur die Staustufen auf deutschem Staatsgebiet. Diese Arbeiten werden nicht auf Grundlage des Moselvertrags über die Internationale Mosel-Gesellschaft (IMG) abgewickelt, sondern als gewöhnliche Neubaumaßnahme aus dem deutschen Wasserstraßenhaushalt finanziert.

2. Abschaffung der Schifffahrtsabgaben auf der internationalen Mosel

Deutschland hat bereits mit Beginn des Jahres 2019 für alle Binnenwasserstraßen – mit Ausnahme der Mosel – die Schifffahrtsabgaben abgeschafft, um den umweltfreundlichen Verkehrsträger Binnenschiff im intermodalen Wettbewerb zu stärken, und strebte folglich auch danach an der Mosel. Luxemburg hat sich im Verlauf der Gespräche dem Ziel angeschlossen. Demgegenüber hält Frankreich am Grundsatz der Nutzerfinanzierung für seine Wasserstraßen fest und hat daher seine Zustimmung für eine Beendigung des gemeinsamen Abgabenregimes von einer Ausgleichszahlung abhängig gemacht.

3. Entschuldung und Auflösung der Internationalen Mosel-Gesellschaft

Die Vertragsstaaten haben am 2. November 2020 eine Absichtserklärung zur Frage der Bilanzbereinigung der bilanziell überschuldeten IMG unterzeichnet. Die Absichtserklärung sieht vor, dass die Altschulden der IMG, die aus den Darlehen der Staaten an die IMG zum Zwecke des Ausbaus der Mosel resultierten, aus den Staatshaushalten gestrichen werden.

Mit dem beabsichtigten Wegfall der Schifffahrtsabgaben verliert die IMG ihre letzte aus dem Moselvertrag verbliebene operative Aufgabe, nämlich die Verteilung der Schifffahrtsabgaben. Und mit der Bilanzsanierung endet auch ihre Funktion als „Schuldenvehikel“ für die alten Dar-

lehen aus der Ausbauphase. Damit wird die IMG überflüssig und kann aufgelöst werden.

4. Konzentration der gemeinsamen Aktivitäten in der Moselkommission

Die Moselkommission wurde ebenfalls durch den Moselvertrag ins Leben gerufen und bündelt seit 1962 die Interessen der Anrainerstaaten in Bezug auf Wasserstraße und Schifffahrt. Mit dem Änderungsprotokoll vertiefen die Vertragsstaaten den mit dem Dritten Änderungsprotokoll im Jahr 1987 eingeschlagenen Weg einer Stärkung der Moselkommission. Alle grenzübergreifenden Fragen im Zusammenhang mit der Schifffahrt auf der Mosel (zum Beispiel Weiterentwicklung des gemeinsamen Schifffahrtsregimes, Vertretung der Mosel in internationalen Gremien, Förderung der Interessen der Schifffahrt, Kontaktpflege zur Moselschifffahrt, Begleitung von technischen und infrastrukturellen Neuerungen und so weiter) werden weiterhin in enger und vertrauensvoller Zusammenarbeit im Rahmen der Moselkommission und ihres Sekretariats in Trier behandelt.

5. Verminderung des Verwaltungsaufwands für die Vertragsstaaten

Mit der Auflösung der IMG entfallen die regelmäßig an zwei Tagen im Jahr wahrzunehmenden Aufgaben im Gesellschafterausschuss und im Aufsichtsrat der IMG. Des Weiteren kann mit dem Wegfall der Schifffahrtsabgaben der Abgabenausschuss der Moselkommission aufgelöst werden, der mit zwei Beschäftigten der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung besetzt ist und zwei- bis dreimal im Jahr tagt. Auf operativer Ebene wird die Abgabenerhebung eingestellt, womit das Personal, welches für die Erhebung, Verbuchung et cetera zuständig ist, eingespart oder anderweitig verwendet werden kann.

II. Besonderes

Zu Artikel I

Artikel I enthält folgende Änderungen zum Moselvertrag:

Zu Nummer 1

Durch die Streichung der Abschnitte I bis III werden die Bestimmungen über den Ausbau der Mosel (Abschnitt I), über die Internationale Mosel-Gesellschaft (Abschnitt II) und über die Finanzierung der Schiffbarmachung (Abschnitt III) aus dem Moselvertrag entfernt. Im Gefolge der Abschnitte I und II werden auch die Anlagen 1 und 2 zum Moselvertrag aufgehoben.

Das Ausbauziel, nämlich die Mosel zur Großschifffahrtsstraße der Klasse Vb zu ertüchtigen, ist seit langem realisiert und der Abschnitt I ist dementsprechend grundsätzlich überflüssig. Lediglich Elemente des die Unterhaltung betreffenden Artikels 6 (alt) wurden in den neuformulierten Artikel 32 Absatz 1 aufgenommen (siehe Nummer 7). Der die Wasserkraftnutzung regelnde Artikel 7 wurde unverändert als Absatz 1 in den Artikel 54 überführt.

Die Streichung dieser Abschnitte ist zusammen mit der Anlage zum Protokoll zu lesen, da sie nur mit einem

gleichzeitigen Verzicht der Vertragsstaaten auf die Rückzahlung ihrer Darlehensforderungen gegenüber der IMG erfolgen kann sowie mit der anschließenden Auflösung der IMG.

Zu den Nummern 2 und 3

Im Abschnitt IV wurden bisher die Schifffahrtsabgaben behandelt, die zukünftig auf der internationalen Mosel entfallen sollen. An die Stelle der Regelungen zur einheitlichen Erhebung von Schifffahrtsabgaben tritt ein einziger, neuer Artikel 22, der den Grundsatz festschreibt, dass es den Vertragsstaaten freisteht, in Zukunft auf dem innerhalb seiner Grenzen liegenden Moselabschnitt Abgaben zu erheben und die Modalitäten der Erhebung in der für die Schifffahrt einfachsten Weise zu regeln. Mit dieser Renationalisierung der Gebührenhoheit wird insbesondere Frankreich die theoretische Möglichkeit eröffnet, zukünftig auf den rund 27 Kilometern internationaler Moselstrecke in Frankreich (von Apach bis Diedenhofen) Abgaben zu erheben.

Des Weiteren normiert Artikel 22, dass eine neue Schifffahrtsabgabe frühestens zwei Jahre nach Ende der vorherigen Abstimmung mit den anderen Vertragsstaaten in Kraft treten kann.

Zu Nummer 4

Die Streichung von Artikel 31 über das Zollverfahren stellt eine Bereinigung des Textes dar, da es sich nach der Vervollendung des Binnenmarktes um eine veraltete Bestimmung handelt.

Zu Nummer 5

Mit dem neuen Wortlaut von Artikel 33 werden der alte Absatz 1 und der erste Satz von Absatz 2 gestrichen, da sie überholt sind. An der Mosel existieren schon lange Zeit keine Lotsen mehr und die Bedingungen für die Ausstellung der Schifferpatente werden durch Unionsrecht geregelt.

Zu Nummer 6

Mit der Streichung der „Schifffahrtsabgaben“ im Wortlaut von Artikel 35 Nummer 2 endet folgerichtig auch die Zuständigkeit der Moselschifffahrtsgerichte für Abgabensachverhalte.

Zu Nummer 7

Artikel 36 Absatz 1 (neu) ist eine Verschmelzung von Artikel 36 mit dem früheren Artikel 6. Der neue Wortlaut stellt klar, dass sich das Ziel, bestmögliche Schifffahrtsbedingungen aufrecht zu erhalten, auf einen Schifffahrtsweg der Klasse Vb bezieht.

Zu Nummer 8

Der neue Wortlaut von Artikel 39 Absatz 1 aktualisiert lediglich den Text.

Zu Nummer 9

In Artikel 40 Absatz 1 Buchstabe a wird der Text bereinigt, indem überholte Bestimmungen bezüglich der Schifffahrtsgebühren entfernt werden.

Zu Nummer 10

Der neue Wortlaut von Artikel 41 Absatz 2 Satz 1 verdoppelt die Mandatsdauer des Vorsitzes der Moselkommission von einem auf zwei Jahre. Damit soll eine größere Kontinuität im Vorsitz und ein Gleichklang mit dem ebenfalls zweijährigen Turnus der Gremiovorsitze erreicht werden. Auch die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt praktiziert erfolgreich einen Zwei-Jahres-Turnus im Vorsitz.

Zu Nummer 11

Die Streichung der Artikel 45 bis 52 zielt auf eine Bereinigung des Textes ab, indem aufgrund vollendeter Baumaßnahmen veraltete Bestimmungen entfernt werden.

Zu Nummer 12

Der neue Artikel 53 ersetzt den alten Artikel 52 und wandelt die (erfüllte) Ausbaupflicht in eine Unterhaltungspflicht gemäß dem Standard der internationalen Mosel auch auf dem rein französischen Abschnitt zwischen Diedenhofen und Metz, der außerhalb des Anwendungsbereichs des Moselvertrags liegt, um.

Zu Nummer 13

Artikel 54 ist eine Verschmelzung der alten Artikel 54 und 7.

Zu Nummer 14

Der alte Artikel 60 wird gestrichen, da die Arbeiten zur Schiffbarmachung der Mosel erfolgreich abgeschlossen wurden.

Zu Artikel II

Dieser Artikel beinhaltet die Verbindung zu der als Anlage beigefügten Ablösevereinbarung.

Zu Artikel III

Artikel III weist auf die Ratifikationsbedürftigkeit hin und regelt den Austausch der Ratifikationsurkunden.

Zu Artikel IV

Dieser Artikel enthält Bestimmungen zum Inkrafttreten.

Zur Anlage

Im Moselvertrag von 1956 verpflichteten sich die Gesellschafter zur Finanzierung des Moselausbaus. Diese erfolgte zum Großteil durch Gesellschafterdarlehen. Das Darlehen der Bundesrepublik Deutschland beträgt laut dem Darlehenskonto der Bundeskasse und den Unterlagen der IMG rund 81 Millionen Euro. Hinzu kommen seit 1956 rechnerisch aufgelaufene Zinsen über circa 212 Millionen Euro für das deutsche Darlehen. Das Darlehen von Frankreich beträgt etwa 263 Millionen Euro zuzüglich Zinsen. Luxemburg hatte keine Darlehen ausgereicht.

Die zum Darlehen und den Zinsen des Bundes gehörenden Leertitel sind bereits im Haushaltsplan 2014 entfallen. Für das Darlehen besteht jedoch noch ein Darlehenskonto bei der Bundeskasse.

Erst mit dem Erlass der bei der IMG und bei der Bundeskasse als Kredit gebuchten Finanzierungsmittel einschließlich des Anspruchs auf nicht gezahlte Zinsen wird die Voraussetzung zur Auflösung der IMG geschaffen. Frankreich hat die notwendigen Schritte bereits im Haushaltsgesetz 2020 vollzogen und sein Finanzministerium ermächtigt, per Erlass auf die Rückzahlung der französischen Darlehen nebst Zinsen zu verzichten, sobald Deutschland ebenfalls auf seine Rückzahlungsansprüche nebst Zinsen verzichtet.

Im Rahmen der Bilanzbereinigung zur Auflösung der IMG müssen die Gesellschafter auch das gezeichnete Stammkapital von rund 52 Millionen Euro abschreiben, da die werthaltigen Aktiva der IMG sich nur auf wenige Tausend Euro belaufen. Der deutsche Anteil am Stammkapital beträgt gut 25,6 Millionen Euro.

Zum Hintergrund der finanziellen Schieflage der IMG lässt sich feststellen, dass sich die Einnahmen aus den Schifffahrtsabgaben nicht in dem Umfang entwickelt haben, wie er bei Unterzeichnung des Moselvertrags im Jahr 1956 vorhergesagt wurde und zur Bedienung des vertraglichen Refinanzierungsmechanismus erforderlich gewesen wäre. Die vorgesehenen Tilgungen der Gesellschafterdarlehen konnten zu keinem Zeitpunkt aus den laufenden Erträgen erwirtschaftet werden. Die Fehlprognose lag im Wesentlichen daran, dass bereits bei Fertigstellung der Großschifffahrtsstraße Mosel im Jahr 1964 allmählich der Niedergang der besonders binnenschifffahrtsaffinen Montanindustrie in Lothringen und später dann auch an der Saar einsetzte.

Neben dem Verkehrsaufkommen hängen die Einnahmen aus Schifffahrtsabgaben auch maßgeblich von der Tariffhöhe ab. Die Tarife haben nach Artikel 22 (alt) des Moselvertrags denen der vergleichbaren deutschen Binnengewasserstraßen Neckar und Main zu entsprechen. Über die Tariffhöhe war und ist daher keine Steigerung der Einnahmen zu realisieren. Mit dem Ende der Abgabenerhebung auf den deutschen Binnenschifffahrtsstraßen entfiel zusätzlich die vertraglich vorgegebene Referenz auf

die Tarife an Main und Neckar, was die Rechtmäßigkeit künftiger Tariffberechnungen immer mehr in Frage stellte.

In den letzten Jahren konnten selbst die gemäß Moselvertrag vorrangig aus den Schifffahrtsabgaben zu bedienenden Kosten des laufenden Betriebs für Abgabenerhebung, Schleusenpersonal und Instandhaltung nicht mehr vollständig durch die Einnahmen gedeckt werden.

Die Auflösung der IMG erfordert nach deutschem Recht (GmbHG) verschiedene Verwaltungsschritte und wird sich ab der für 2025 vorgesehenen Eröffnung des Verfahrens über circa 15 Monate erstrecken, da eine Sperrfrist von einem Jahr einzuhalten ist. Spätestens beim Gesellschafterbeschluss zur Liquidation der IMG müssen die Forderungsverzichte der betroffenen Staaten endgültig bestätigt sein, um die Konten der Gesellschaft zu bereinigen. Ferner bedarf die Auflösung der Gesellschaft nach § 65 Bundeshaushaltsordnung (BHO) sowie der Verzicht auf Forderungen gemäß § 58 BHO grundsätzlich der Einwilligung des Bundesministeriums der Finanzen. Diese wird durch dieses Gesetz zu dem Vierten Protokoll vom 18. September 2023 vorweggenommen.

Schlussendlich legt diese Vereinbarung die Modalitäten der Entschädigung fest, die von Deutschland und Luxemburg an Frankreich, vertreten durch VNF, zu zahlen ist. In diesem Punkt ist die Ablösevereinbarung das Ergebnis mehrjähriger Diskussionen im Rahmen der verschiedenen Gremien der IMG und der Moselkommission. Während in Deutschland und Luxemburg der Wunsch bestand, die Schifffahrtsabgaben auf der Mosel schnellstmöglich abzuschaffen, wollte und will Frankreich am Grundsatz der Nutzerfinanzierung seiner Verkehrswege festhalten und hat daher seine Zustimmung für eine Beendigung des gemeinsamen Abgabenregimes von einer Ausgleichszahlung abhängig gemacht. Mit dem in der Anlage zu guter Letzt gefundenen Kompromiss verzichtet Frankreich auf einen Teil der ursprünglichen Ablöseforderung und die Abgabenerbefreiung kommt erst zweieinhalb Jahre später als ursprünglich geplant, wodurch die für die Ablöse erforderlichen Haushaltsmittel von der Schifffahrt erwirtschaftet werden können.