

Empfehlungen

der Ausschüsse

zum

Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates über die
Strukturbereinigung in der Binnenschifffahrt

KOM(88) 111 endg.; Ratsdok. 6426/88

Punkt der 593. Sitzung des Bundesrates am 14. Oktober 1988

A

Der federführende Ausschuß für Fragen der Europäischen Gemeinschaften und der Ausschuß für Verkehr und Post empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Der Bundesrat sieht in der strukturellen Überkapazität der Binnenschifffahrt den Hauptgrund für die unbefriedigende Ertragslage des Binnenschifffahrtsgewerbes und hält international abgestimmte Abwrackaktionen in den Rheinuferstaaten und Belgien für dringend notwendig.

Er begrüßt daher die Absicht der EG-Kommission,

- die nationalen Abwrackaktionen aufeinander abzustimmen bzw. neue Abwrackaktionen einzuführen;
- Begleitmaßnahmen vorzuschreiben, die darauf abzielen, die Erhöhung der vorhandenen oder das Entstehen neuer Überkapazitäten zu verhindern.

...

Der Bundesrat weist aber darauf hin, daß in der Bundesrepublik Deutschland seit 1969 eine Abwrackaktion mit Erfolg durchgeführt wird und damit eine Vorleistung erbracht worden ist, die der Vorschlag der Kommission nicht berücksichtigt.

Die Bundesregierung wird daher gebeten, bei der weiteren Beratung des Kommissionsvorschlags darauf hinzuwirken, daß die deutsche Vorleistung in der Verordnung Berücksichtigung findet. Dabei ist sicherzustellen, daß aus einer Inanspruchnahme der finanziellen Solidarität der Abwrackfonds für das Binnenschiffahrtsgewerbe der Bundesrepublik Deutschland keine Nachteile erwachsen.

2. Der Bundesrat hält die Mitsprachemöglichkeiten der Mitgliedstaaten für verbesserungswürdig. Nach Artikel 6 des Verordnungsvorschlags entscheidet die Kommission allein über alle wesentlichen Gesichtspunkte der Abwrackaktionen, nämlich die Beiträge, die Abwrackprämien, die Zeitpunkte der Abwrackaktionen, die Bewertung der Schiffe und den finanziellen Solidaritätsausgleich der Fonds. Sie hat nach dem Verordnungsvorschlag die Mitgliedstaaten und die Binnenschiffahrtsverbände lediglich anzuhören, ohne an deren Votum gebunden zu sein. Diese Kompetenzverteilung wird der Stellung der Mitgliedstaaten in der Gemeinschaft und den der Kommission durch die Verträge zugewiesenen Aufgaben nicht gerecht. Die Bundesregierung wird daher gebeten, auf eine Verstärkung der Mitwirkungsrechte der Mitgliedstaaten durch Einführung eines Regelungsausschusses hinzuwirken und um eine ausreichende Beteiligung auch der Länder besorgt zu sein.

Begründung zu Ziffer 1 (nur gegenüber dem Plenum):

Die Überkapazität in der Rheinschifffahrt ergibt sich hauptsächlich aus dem Überhang an Schiffsraum in niederländischer Hand. Am 1. Januar 1987 setzte sich der Gesamtfrachtraum der internationalen Rheinflotte wie folgt zusammen:

Niederlande	5 029 486 t
Bundesrepublik Deutschland	2 984 960 t
Belgien	1 319 793 t
Frankreich	472 707 t
Schweiz	521 168 t

Summe: 10 328 114 t.

In der Zeit von 1980 bis Ende 1986 nahm die deutsche Rheinflotte um 227 000 t, d. h. um 7,1 %, ab. Die niederländische Rheinflotte nahm in demselben Zeitraum um 1 238 000 t, d. h. um 32,7 %, zu.

Die in der Bundesrepublik Deutschland seit 1969 durchgeführte Abwrackaktion ist somit als wirkungsvoll, die niederländische dagegen als unzulänglich zu bewerten.

Eine Abwrackaktion kann nur dann Erfolg haben, wenn die Abwrackprämien hoch sind. Hohe Abwrackprämien setzen aber auch hohe Beiträge der Schifffahrttreibenden voraus. Die Binnenschifffahrt der Staaten, in denen aufgrund erfolgreich durchgeführter Abwrackaktionen ein geringes Abwrackpotential besteht, z. B. in der Bundesrepublik Deutschland, wird durch die Beiträge überproportional belastet. Sollte eine auf attraktive Prämien ausgerichtete Abwrackaktion in den Niederlanden die gewünschte Abwrackbereitschaft auslösen, so könnte dies dazu führen, daß der niederländische Abwrackfonds bald defizitär ist, während die Fonds anderer Rheinschiffahrtsstaaten mit geringem Abwrackpotential Überschüsse aufweisen. Aus der Solidaritätsregelung in Artikel 5 Nr. 2 des Verordnungsvorschlags könnte sich in diesem Fall ergeben, daß die Binnenschifffahrt der Bundesrepublik Deutschland, die seit Jahren auf eigene Kosten abgewrackt und ihre Kapazität deutlich verringert hat, nunmehr die Abwrackprämien der niederländischen Binnenschifffahrt mit finanzieren muß.

Dies würde eine erhebliche Benachteiligung der deutschen Binnenschifffahrt bedeuten.

B

3. Der Finanzausschuß

empfiehlt dem Bundesrat, von der Vorlage Kenntnis zu nehmen.