

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Bericht der Kommission der Europäischen Gemeinschaften über die Auswirkungen der Strukturbereinigungsmaßnahmen in der Binnenschifffahrt gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 des Rates vom 27. April 1989

Vorschlag einer Verordnung (EG) des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 über die Strukturbereinigung in der Binnenschifffahrt
KOM(93) 553 endg.; Ratsdok. 10327/93

882/93

Übermittelt vom Bundesministerium für Wirtschaft am 1. Dezember 1993 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 16. November 1993 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

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

Die Kommission strebt eine Beschlußfassung durch den Rat im April 1994 an.

Hinweis: Vgl. Drucksache 284/88 = AE-Nr. 881054.

BERICHT DER KOMMISSION
über die Auswirkungen der Strukturbereinigungsmaßnahmen in der
Binnenschifffahrt gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 des Rates
vom 27. April 1989

1. Einleitung

Die Verordnung des Rates (EWG) Nr. 1101/89 vom 27. April 1989⁽¹⁾ führte eine Reihe von Maßnahmen zum Abbau des strukturellen Schiffsraumüberhangs in der Binnenschifffahrt ein, von dem dieser Markt seit dem Konjunkturrückgang der 80iger Jahre betroffen ist. Die Verordnung des Rates führte zwei Arten von Maßnahmen ein: a) Gewährung einer Abwrackprämie für den Kapazitätsabbau der aktiven Binnenschifffahrtsflotte und b) Abbau von Investitionen in zusätzliche Schiffe im Rahmen eines koordinierten Abwrackprogramms. (In Kapitel 2 werden die wichtigsten Elemente der Verordnung des Rates Nr. 1101/89 eingehender beschrieben). Die letztgenannten Maßnahmen, die allgemein als "Alt-für-neu"-Regelung bekannt sind, wurden für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem Inkrafttreten der Verordnung (28.4.1989) mit der Möglichkeit einer Verlängerung um höchstens weitere fünf Jahre eingeführt.

Artikel 8 Absatz 5 der Verordnung des Rates 1101/89 besagt:

"Der Rat kann anhand eines Vorschlags der Kommission, dem ein Bericht mit einer entsprechenden Begründung beigegeben ist, beschließen, den in Absatz 1 genannten Zeitraum um höchstens fünf Jahre zu verlängern."⁽²⁾

Der vorliegende Bericht erläutert, warum die Kommission eine solche Verlängerung als erforderlich betrachtet. Der entsprechende Vorschlag ist als Anlage I beigelegt.

2. Hintergrund

Die Verordnung des Rates Nr. 1101/89 und die darauf bezogene Verordnung (EWG) Nr. 1102/89 der Kommission vom 27. April 1989⁽³⁾ mit Durchführungsbestimmungen zur Verordnung des Rates sollen das strukturelle Ungleichgewicht beseitigen, das zwischen Nachfrage und Angebot auf dem Binnenschifffahrtsmarkt herrscht. Die wichtigsten Komponenten des "EG-Abwrackprogramms" lauten wie folgt:

- a) In einem harmonisierten Gemeinschaftsrahmen werden in den Mitgliedstaaten, deren Binnenschifffahrtswege miteinander verbunden sind und die eine Binnenschifffahrtsflotte mit einer Tonnage von über 100.000 t haben, nationale Abwrackfonds betrieben. Diese unmittelbar betroffenen Mitgliedstaaten sind Belgien, Deutschland, Frankreich und die Niederlande.

-
- (1) ABl. L 116 vom 28.4.1989, S. 25, zuletzt geändert durch die Verordnung des Rates (EWG) Nr. 3572 vom 4.12.1990, s. ABl. L 353 vom 17.12.1990, S. 14.
 - (2) Der in Absatz 1 bezeichnete Zeitraum, innerhalb dessen die Alt-für-neu-Regelung Anwendung findet, erstreckt sich vom 28.4.1989 bis zum 27.4.1994.
 - (3) ABl. L 116 vom 28.4.1989, S. 30, zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 3690/92 der Kommission vom 21.12.1992, s. ABl. L 347 vom 22.12.1992, S. 22.

Schiffe, die in anderen Mitgliedstaaten (z.B. Luxemburg) registriert sind, aber das gleiche Netz benutzen, müssen sich einem dieser Abwrackfonds anschließen.

- b) Dieses Abwrackprogramm gilt für die gesamte aktive Flotte der Güterschiffe und Schubboote, die auf diesem Netz betrieben werden und in einem Mitgliedstaat eingetragen sind. Eine begrenzte Anzahl von Ausnahmen wird in der Verordnung festgelegt.
- c) Das ursprüngliche Ziel der Abwrackaktion der Gemeinschaft bestand darin, zwischen dem 1.1.1990 und dem 1.12.1990 die Flottenkapazität bei Trockenladungsschiffen um 10% und bei Tankschiffen um 15% zu verringern.
- d) Um die Schifffahrtsunternehmen davon abzubringen, neue zusätzliche Kapazitäten zu schaffen, wurde das sogenannte "Alt-für-neu"-System eingeführt. Dies bedeutet, daß Schifffahrtsunternehmen, die zusätzliche Kapazität in Betrieb nehmen wollen:
 - * entweder (ohne Abwrackprämie) eine Schiffsraumtonnage abwracken, die der Tonnage dieser zusätzlichen Kapazität entspricht
 - * oder, wenn sie kein Schiff abwracken, einen Sonderbeitrag an den Abwrackfonds in Höhe der Abwrackprämie entrichten, die der Tonnage des neuen Schiffs entspricht.
- e) Der für die Gewährung von Abwrackprämien erforderliche Gesamtbetrag wurde den Abwrackfonds von den betroffenen Regierungen in Form von rückzahlbaren zinsfreien Krediten zur Verfügung gestellt. Die Kredite werden von der Binnenschifffahrtsindustrie über einen Zeitraum von mehreren Jahren getilgt. Hierfür zahlen die Schiffseigentümer jährliche Beiträge in die Fonds ein, die nach Tonnage und Art des Schiffes festgelegt werden.
- f) Die Schweizer Behörden haben gleichzeitig für ihre eigene Flotte identische Maßnahmen eingeführt. Die Verwaltung des Schweizer Fonds erfolgt in Koordinierung mit den anderen Fonds.
- g) Zwischen den Fonds gilt das Prinzip der finanziellen Solidarität, um zu gewährleisten, daß die Tilgungsdauer für die zinsfreien Kredite in allen beteiligten Staaten gleich lang ist.

Da es sich um ein Gemeinschaftssystem handelt, müssen die mit ihm verbundenen Entscheidungen auf Gemeinschaftsebene getroffen werden. Die Kommission ist ermächtigt, gewisse Entscheidungen bezüglich der Anwendung des Systems zu treffen. Die Kommission hat daher folgendes festgelegt: Höhe der Abwrackprämien für die unterschiedlichen Schiffstypen, Höhe der Jahresbeiträge für den Abwrackfonds, Einzelheiten der finanziellen Solidarität usw.

Außerdem veranstalten die Kommissionsdienststellen regelmäßig Koordinierungssitzungen mit Vertretern der betroffenen Staaten sowie der für die Abwrackfonds zuständigen Behörden, um eine einheitliche Anwendung der Bestimmungen zu gewährleisten. Hierzu werden auch die Binnenschiffahrtsverbände regelmäßig konsultiert.

3. Zusammenfassung der Ergebnisse der EG-Abwrackaktion

Am 15. Juli 1992⁽⁴⁾ legte die Kommission einen ersten Bericht über die Ergebnisse der Abwrackaktion vor. Nachstehend erfolgt eine kurze Zusammenfassung der wichtigsten Teile dieses Berichts, ergänzt durch zusätzliche Angaben aus den Abwrackfonds und sonstigen Quellen über den darauf folgenden Zeitraum.

Zwischen dem 1. Januar 1990 und dem 1. Mai 1990 konnten die Schiffseigner Anträge auf Abwrackprämien stellen. Im Laufe des Jahres 1990 wurden 1615 Anträge auf Abwrackprämien von den Fonds genehmigt. Es folgt eine Zusammenfassung der Ergebnisse für die verschiedenen Schiffsklassen insgesamt.

Tabelle 1 : Abwrackanträge - genehmigt von den Fonds von B, D, F, NL und CH

	Genehmigte Abwrackträge		Durchschnitt Tonnage oder kw
	Zahl	Tonnage oder kw	
Trockenladungs- schiffe	1.318	799.200	606t
Tanker	260	264.398	1.017t
Schubboote	37	30.407	822kw

Um einen Vergleich zwischen der insgesamt aus dem Markt genommenen Kapazität mit der verbleibenden Kapazität der aktiven Flotte anstellen zu können, müssen die Produktivitätsunterschiede zwischen den unterschiedlichen Schiffstypen (z.B. Motorgüterschiffe, Schubleichter, Schleppkähne) berücksichtigt werden. Zu diesem Zweck wurden in der Verordnung Nr. 1102/89 der Kommission Anpassungskoeffizienten festgelegt, die es ermöglichen, die Kapazität der Flotte in "Tonnagenäquivalenten von Motorschiffen über 650 Tonnen" auszudrücken.

(4) Bericht der Kommission über die Strukturbereinigung in der Binnenschiffahrt gemäß Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 des Rates vom 27. April 1989. Dokument Nr. SEK (92)1284 endg. vom 15.7.1992

Tabelle 2: Kapazitätsverminderung infolge der gemeinsamen Abwrackmaßnahmen

	Aktive Flotte 1991 B + D + F + NL + CH (a)	Abwrackgenehmigung (b)	% (b:a)
Trockenladung	7.819.964 t.äq.	613.357 t.äq.	7,84
Tanker	1.710.625 t.äq.	222.663 t.äq.	13,02
Schubboote	330.171 kw	30.407 kw	9,21

Aus der Tabelle geht hervor, daß im Rahmen der 1990 durchgeführten gemeinsamen Abwrackmaßnahmen bei den Trockenladungsschiffen ungefähr 8% und bei den Tankschiffen 13% der Kapazität aus dem Markt genommen wurden.

4. Zusätzliche Abwrackmaßnahmen

Im Anschluß an die deutsche Vereinigung vom 3. Oktober 1990 wurde eine zusätzliche Abwrackaktion für die Binnenschiffahrtsflotte der ehemaligen DDR durchgeführt. Die Ergebnisse dieser vom Umfang her kleinen Aktion müssen den oben aufgeführten Zahlen hinzugefügt werden.

Auf Bitte der deutschen Regierung wurden in der Verordnung (EWG) Nr. 317/91⁽⁵⁾ der Kommission die Bedingungen für diese zusätzliche Abwrackmaßnahme festgelegt. 1991 wurden insgesamt 196 Anträge mit einer Gesamtladekapazität von 98.589 t genehmigt. Damit wurden 14,25% der ursprünglichen Kapazität der ehemaligen DDR-Flotte abgewrackt. Der restliche Teil der ehemaligen Flotte der DDR wurde voll in das gemeinschaftliche Abwracksystem einbezogen.

Auch die französische Regierung hat Maßnahmen auf der Grundlage von Artikel 2 Absatz 3 der Verordnung Nr. 1101/89 des Rates getroffen. Dieser Artikel gestattet es den Mitgliedstaaten, Schiffe mit einer Tragfähigkeit von weniger als 450 t von dieser Verordnung auszunehmen, wenn die wirtschaftliche und soziale Lage auf dem Sektor dieser Schiffe es erfordert. In diesem Fall muß der betreffende Mitgliedstaat einen alternativen Plan aufstellen. Frankreich hat diese Möglichkeit genutzt und der Kommission einen nationalen Verbesserungsplan mitgeteilt, für den die staatlichen Beihilferegeln gelten. Mit Hilfe dieses sogenannten "Plan Economique et Social" soll ein beträchtlicher Teil der Kleinschiffflotte (20% oder mehr) über einen mehrjährigen Zeitraum aus dem Markt genommen werden. Der Plan sieht Abwrackprämien und flankierende soziale Maßnahmen vor. Gleichzeitig enthält er Bestimmungen zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen. Dies bedeutet, daß die in den "Plan Economique et Sociale" einbezogenen Schiffseigner ebenfalls jährliche Beiträge entrichten müssen, die in etwa denen des gemeinschaftlichen Abwrackprogramms entsprechen.

(5) Amtsblatt Nr. L 37 vom 9.2.1991, S.27

Als der Plan am 1.1.1990 in Kraft trat, betraf er 2.153 Trockenladungsschiffe mit einer Ladekapazität von insgesamt 980.288 t. In der Zeit vom 1.1.1990 bis zum 1.1.1993 wurden 569 Abwrackanträge über eine Ladekapazität von 203.287 t genehmigt. Dies entspricht 20,7% der Kapazität der ursprünglichen Flotte. Die französische Regierung beabsichtigt, diesen Plan Ende 1994 auslaufen zu lassen.

5. Gesamtheit der Abwrackmaßnahmen (1990-1992)

Abgerundet sieht das Ergebnis der verschiedenen in der Zeit vom 1.1.1990 bis zum 1.1.1993 durchgeführten Abwrackmaßnahmen wie folgt aus:

- Trockenladungsschiffe : Abwrackung von mehr als 2.000 Schiffen mit einer Ladekapazität von insgesamt 1,1 Millionen Tonnen
- Tankschiffe: Abwrackung von 260 Schiffen mit einer Ladekapazität von insgesamt 260.000 Tonnen.

Zusätzlich wurden über diesen Zeitraum Schubboote mit einer Kapazität von 30.000 kw aus dem Markt genommen.

6. Finanzielle Auswirkungen

In den Jahren 1990-1992 beliefen sich die Gesamtausgaben für die Zahlung der Abwrackprämien im Rahmen der gemeinsamen Abwrackaktion (einschließlich der ehemaligen DDR-Flotte) auf schätzungsweise 104.401.576 ECU, von denen 66.041.893 ECU auf Trockenladungsschiffe und Schubboote, und 38.359.683 ECU auf Tankschiffe entfielen⁽⁶⁾.

Wie schon erwähnt, wurden diese Beträge von den Regierungen der unmittelbar betroffenen Mitgliedstaaten in Form zinsfreier Kredite zur Verfügung gestellt. Der Betrag wird jetzt von den Binnenschiffahrtsunternehmen über jährliche, nach Typ und Tonnage ihrer Schiffe berechnete Beiträge zurückgezahlt (z.B. 1 ECU pro Tonne und Jahr für Trockenladungsmotorschiffe über 650 Tonnen). Die Sonderbeiträge von Binnenschiffahrtsunternehmen, die neue Schiffe in Betrieb nehmen, ohne ein Tonnenäquivalent alter Kapazität abzuwracken, dienen den Abwrackfonds als zweite Einnahmequelle.

Nachstehend eine Übersicht über die Gesamteinnahmen der 5 Fonds seit Beginn der gemeinsamen Abwrackaktion:

(6) Zusätzlich wurden im Rahmen des französischen "Plan Economique et Social" 15,9 Mio. ECU für die Zahlung von Abwrackprämien bereitgestellt. Dieser Betrag wird außerhalb der gemeinsamen Abwrackaktion finanziert und daher in diesem Kapitel nicht weiter in Betracht gezogen.

Tabelle 3: Einnahmen pro Jahr (B + D + F + NL + CH) in ECU

Jahr	Trockenladungsschiffe (einschl. Schubboote)	Tanker
1990	9.620.185	5.801.845
1991	9.694.580	7.908.491
1992	9.825.993	15.570.928
1990 - 1992	29.140.758	29.281.264

Bei den Trockenladungsschiffen wurden bis Ende 1992 44% der zinsfreien Darlehen zurückbezahlt, wohingegen im Tankerbereich schon 76% der Rückzahlungen erfolgt sind. Der Unterschied beruht auf den erheblichen Beträgen, die in Form von Alt-für-Neu-Sonderbeiträgen in Verbindung mit dem Bau neuer Tanker in den Jahren 1991 und 1992 an die Fonds gezahlt wurden.

Aus den in Kapitel 7 und 8 dargelegten Gründen sieht die Verordnung (EWG) Nr. 3690/92 der Kommission vom 21. Dezember 1992 vor, daß der Sonderbeitrag, der für Schiffe zu entrichten ist, die neu in Betrieb genommen werden, ohne daß eine äquivalente Schiffsraumtonnage abgewrackt wurde, ab dem 1.1.1993 nicht mehr für die Rückzahlung der zinsfreien Darlehen verwendet werden kann, sondern für die Gewährung von Abwrackprämien verwendet wird. Für 1993 und die darauffolgenden Jahre wird bei den Trockenladungsschiffen mit Einnahmen von ungefähr 9 Mio. ECU und bei den Tankern mit ca. 5 Mio. ECU pro Jahr gerechnet. So ist es wahrscheinlich, daß die Darlehen für den Trockenladungssektor bis 1996 zurückgezahlt sein werden, wohingegen im Tankerbereich 1994 die Rentabilitätsschwelle erreicht werden könnte.

Da Artikel 6 Absatz 4 der Verordnung des Rates Nr. 1101/89 besagt, daß der Zahlungszeitraum 10 Jahre nicht überschreiten soll (gerechnet ab 1990), kann davon ausgegangen werden, daß die Rückzahlungen durchaus planmäßig erfolgen.

7. Wirtschaftliche Auswirkungen der Abwrackaktion

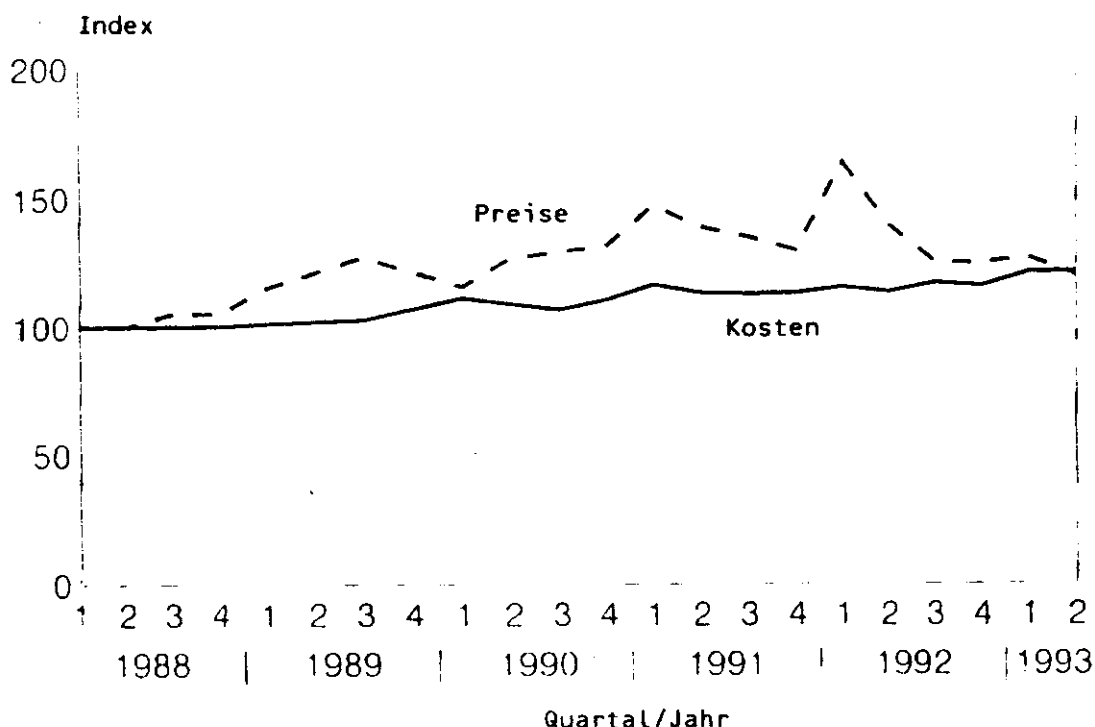
Eine bedeutende sozio-ökonomische Auswirkung der gemeinsamen Abwrackaktion von 1990 bestand darin, daß eine beträchtliche Anzahl von privaten Schiffseignern in die Lage versetzt wurde, sich zu finanziell annehmbaren Bedingungen aus dem Gewerbe zurückzuziehen. Ein weiteres, möglicherweise noch wichtigeres Ziel der Aktion bestand darin, für diejenigen, die weiterhin in der Branche tätig sind, eine bessere Erwerbssituation zu schaffen.

Die Entwicklung der Kosten und Preise auf bestimmten Teilmärkten des Wasserstraßenverkehrs wird von der Kommission im Rahmen ihres Marktbeobachtungssystems ständig überwacht. Der Rheinmarkt ist der bedeutendste dieser Teilmärkte. Mehr als die Hälfte des Gesamttransportvolumens in der Binnenschifffahrt der Gemeinschaft wird auf dem Rhein abgewickelt.

Trockenladungsschiffe

Das nachstehende Schaubild gibt Aufschluß über die Entwicklung der Kosten und Preise des Trockenladungsfrachtverkehrs auf dem Rhein seit Einführung der Abwrackmaßnahmen. Als Berechnungsgrundlage dient das Jahr 1988, das letzte Jahr vor Inkrafttreten der Verordnung Nr. 1101/89 des Rates. Die zu Beginn von 1988 geltenden Preise und Kosten erhalten den Indexwert "100". Dies bedeutet allerdings nicht, daß die Preise den Kosten entsprachen. Im Gegenteil, 1988 lagen die Preise extrem tief und deckten bei weitem nicht die Kosten.

RHEINMARKT, TROCKENLADUNG Kosten- und Preisindizes (1988=100)



Das Schaubild macht deutlich, daß in den darauffolgenden Jahren (1989, 1990, 1991 und Anfang 1992) die Preise stärker anstiegen als die Kosten. (Für einen detaillierten Überblick des Preis-/Kostenindex s. Tabelle 4 auf der folgenden Seite).

Diese Entwicklung ist auf einen Abbau der Überkapazitäten bei gleichzeitig stabiler Nachfrage zurückzuführen. Statistische Angaben aus dem Marktbeobachtungssystem ergeben für das auf Binnenschiffahrtswegen der EUR-5 (B, D, F, L, NL) von Trockenladungsschiffen beförderte Gesamtfrachtvolumen das nachstehende Bild:

1988 = 344,6 Mio t.; 1989 = 343,9 Mio t.; 1990 = 347,8 Mio t. und 1991 = 349,2⁽⁷⁾ Mio t.

(7) Vorläufige Angaben.

Für 1992 oder 1993 sind noch keine statistischen Angaben verfügbar. Im Verlaufe des Jahres 1992 trat plötzlich eine starke Verschlechterung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ein. In Bereichen, die für die Binnenschifffahrt von Bedeutung sind, so z.B. dem Bausektor, der Stahl- und Kohleindustrie sowie der chemischen Industrie, wurden drastische Produktionsrückgänge verzeichnet. Dies hatte unmittelbare Auswirkungen auf die Preise am Binnenschifffahrtsmarkt. Hatte der Preisindex für den Trockenladungsverkehr auf dem Rhein im ersten Quartal 1992 noch einen Spitzenwert von 164 erreicht, fiel er Ende 1992 auf 124 und sank im zweiten Quartal 1993 noch weiter auf 119.

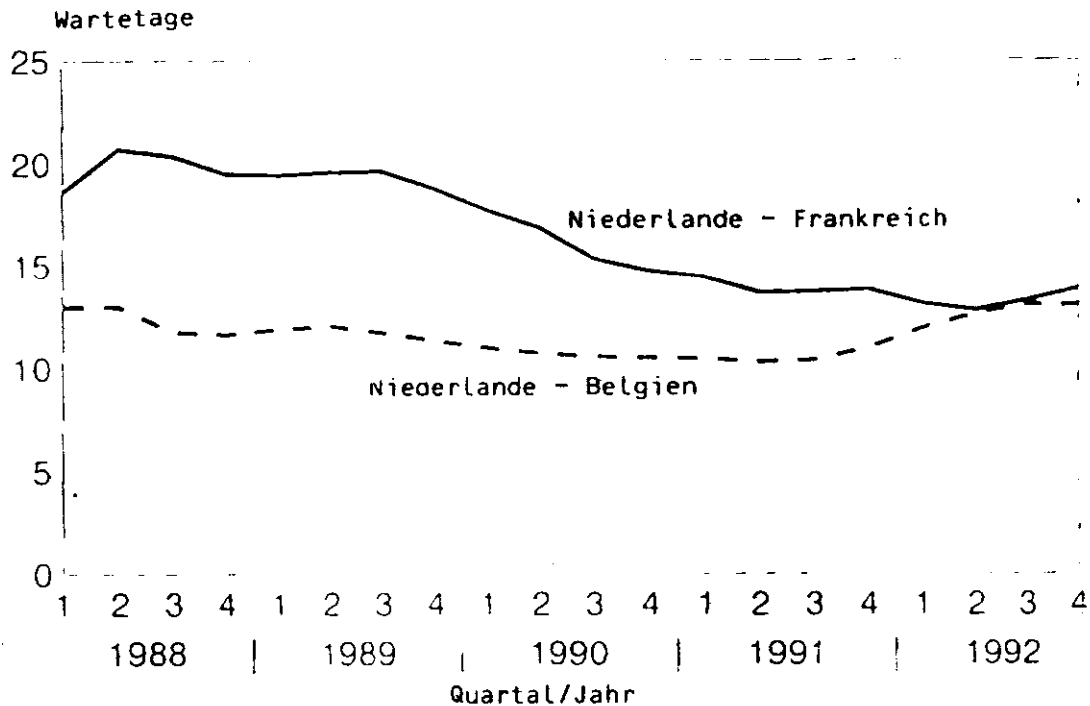
Tabelle 4: Kosten- und Preisindex - Rheinverkehr (1988 = 100)

		Trockenladungsschiffe		Tanker	
		Kosten	Preise	Kosten	Preise
1988	I	100	100	100	100
	II	100	100	100	100
	III	100	105	100	85
	IV	100	105	100	85
1989	I	101	115	100	81
	II				
	III	103	127	102	132
	IV				
1990	I	111	115	110	197
	II		127		153
	III	106	129	106	167
	IV	110	132	108	204
1991	I	116	147	114	184
	II	113	139	113	281
	III	112	135	112	254
	IV	113	129	112	185
1992	I	115	164	114	239
	II	113	139	113	165
	III	116	125	115	132
	IV	115	124	114	128
1993	I	121	126	119	125
	II	121	119	119	116

Da der Kostenindex ebenfalls auf diese Werte angestiegen war (121 im gleichen Quartal), lautet die Schlußfolgerung, daß das Kosten-/Preisverhältnis in der ersten Hälfte von 1993 wieder so niedrig lag wie Anfang 1988.

Der Kosten- und Preisindex für den freien Rheinmarkt eignet sich im allgemeinen gut zur Beurteilung des Marktes für Unternehmen, die größere Schiffe betreiben. Dennoch kann bei kleineren Schiffsklassen die an den Schiffahrtbörsen gemeldete Anzahl der Wartetage zwischen zwei Fahren als nützlicher zusätzlicher Indikator dienen. Aus dem nachstehenden Schaubild läßt sich die Entwicklung der Wartetage für die Verbindungen Niederlande-Belgien und Niederlande-Frankreich ablesen.

NORD-SÜD-MARKT
Wartetage, durchschnittliche Reisetage



Die an der Börse registrierten langen Wartezeiten (10 bis 20 Tage) lassen eindeutig erkennen, daß es auf dem Markt erhebliche Überkapazitäten gibt. Im Zeitraum 1989-1991 ließ sich bei der Verbindung NL->F eine allmähliche Verkürzung der Wartezeiten erkennen. Dies war auf das Abwracken einer erheblichen Zahl kleiner Schiffe in Belgien, Frankreich und den Niederlanden zurückzuführen, was eine positive Auswirkung auf die Umlaufzeit der übrigen Schiffe hatte.

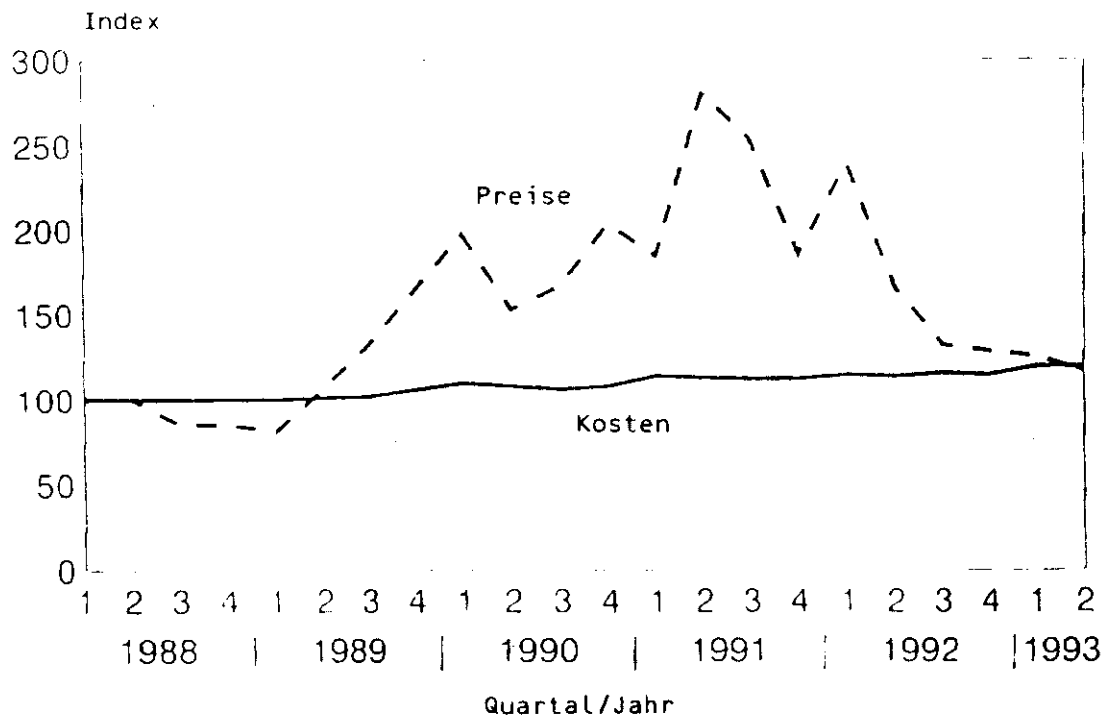
Bei der Verbindung NL->B treten diese Auswirkungen weniger stark zutage, da kleinere Schiffe in diesem Verkehrsbereich von geringerer Bedeutung sind.

Somit wurden die Auswirkungen der allmählich sinkenden Nachfrage auf die Schiffahrtbörsen durch die Abwrackaktion aufgefangen. Diese Entwicklung kam jedoch zum Stillstand und schlug 1992 infolge einer weiter sinkenden Nachfrage sogar ins Gegenteil um. Weitere statistische Angaben zu den Streiks und Protestkundgebungen der Betreiber im Nord-Süd-Verkehr in den Niederlanden und Belgien im Sommer 1993 sind wohl kaum erforderlich um nachzuweisen, daß die wirtschaftliche Lage dieser Betreiber erneut auf eine kritische Schwelle abgesunken ist.

Tankschiffe

1988 war in der Binnenschifffahrt die Lage auf dem Tankermarkt noch schlechter als auf dem Markt für Trockenladungsschiffe. Daher hatte man sich zum Ziel gesetzt, im Vergleich zu 10% bei den Trockenladungsschiffen im Tankschiffsektor 15% der Flotte abzuwracken. Als Folge hiervon wurden, wie schon gesagt, 13% der Kapazität aus dem Markt genommen. Das folgende Schaubild zeigt, wie sich die Preise für den Transport von Flüssigladelungen im Rheinverkehr im Laufe von 1989 erholt und schließlich im ersten Halbjahr 1991 Spitzenwerte erzielt haben.

RHEINMARKT, TANKSCHIFFFAHRT
Kosten- und Preisindizes (1988=100)



Eine Kombination von Faktoren wie zeitweilige Nachfragespitzen (Zeiträume geringen Wasserstandes, Golfkrise), aber insbesondere der bedeutende Abbau der Flottenkapazität, hat diesen Aufschwung verursacht. Die starke Erholung der Preise ist bemerkenswert, da der strukturelle Trend bei der Nachfrage nach Tankschiffkapazität eher nach unten als nach oben zeigte, wie sich aus den folgenden Zahlen erkennen läßt (EUR-5):

1988 = 74,7 Mio.t.; 1989 = 70,0 Mio.t.; 1990 = 69,0 Mio.t. und 1991 = 69,8⁽⁸⁾ Mio.t.

(8) Vorläufige Angaben.

Genau wie bei den Trockenladungsschiffen, blieb auch der Tankermarkt bis zum ersten Halbjahr 1992 stark. Dann stellte sich mit der Veränderung der allgemeinen Konjunkturlage ein starker Preisverfall ein, der dazu führte, daß Mitte 1990 ein ähnliches Kosten-/Preisverhältnis herrschte wie 1988.

Allgemeine Beurteilung

Aus dem vorstehenden Lagebericht wird deutlich, daß die 1989 vom Rat ergriffenen Rehabilitationsmaßnahmen der Krise ein Ende setzen konnten. Allerdings wird aus der Analyse auch ersichtlich, daß der Sektor weiterhin für Nachfrageschwankungen sehr anfällig ist und derzeit von der Rezession sehr stark getroffen wird.

8. Die Alt-für-neu-Regelung

Die Alt-für-neu-Regelung war dazu gedacht, dem Trend zu Überinvestitionen entgegenzuwirken. Wurde dieses Ziel erreicht?

Zunächst sollte darauf verwiesen werden, daß die Alt-für-neu-Regelung nie dazu gedacht war, sämtliche Investitionen in neue Kapazitäten zu blockieren. Im Gegensatz zu einem Tonnage-Stop sollte eine Alt-für-neu-Regelung die erforderliche Modernisierung der Flotte nicht behindern. Selbst wenn sich der Markt als Ganzes nicht erweitert, wird es in bestimmten Teilmärkten stets einen Erweiterungs- und Modernisierungsbedarf geben. Innerhalb des Referenzzeitraums traf dies insbesondere für die Teilmärkte Containerfracht und Beförderung chemischer Erzeugnisse zu. Es konnte festgestellt werden, daß in den vergangenen Jahren eine ausreichende Zahl solcher neuen Schiffe in Betrieb genommen wurde. Zusätzlich wurde eine Anzahl neuer Schubleichter in Betrieb genommen. Als eine erste Schlußfolgerung läßt sich daher feststellen, daß die Investitionsbeschränkungen nicht allzu streng gehandhabt wurden.

Zweitens stellt sich die Frage, ob die Regelung vielleicht nicht zu locker war, um wirkungsvoll zu sein. Ausgehend von Daten der 5 zusammenarbeitenden Abwrackfonds gibt Tabelle 5 (s. folgende Seite) eine Übersicht über sämtliche Maßnahmen, die im Rahmen der Alt-für-neu-Regelung getroffen wurden. Bei der Analyse dieser Zahlen muß ein Unterschied zwischen dem Trocken- und dem Flüssigladungsmarkt gemacht werden.

Im Trockenladungssektor wurde die Flottenkapazität in der Zeit vom 28.4.1989 bis zum 1.1.1993 um 177.431 Tonnen vergrößert. Dies entspricht einer durchschnittlichen Expansionsrate der gesamten Flottenkapazität (10 Mio. Tonnen) von ungefähr 50.000 Tonnen oder 0,5% pro Jahr. Dies ist eine relativ geringe Zahl. Zur Veranschaulichung: Alleine im Jahr 1988 wurde im Trockenladungssektor die Kapazität der gemeinschaftlichen Binnenflotte um 210.117 Tonnen vergrößert.

Zusätzlich wurde die Inbetriebnahme neuer Kapazitäten größtenteils (67%) dadurch ausgeglichen, daß die Auftraggeber von Neubauten 118.689 t alter Kapazitäten abwrackten. Für nicht ausgeglichene neue Tonnagen wurden an die Fonds Sonderbeiträge in Höhe von insgesamt 4,036 Mrd. ECU entrichtet. Dieser Betrag wurde für die teilweise Rückzahlung der zinsfreien Darlehen verwendet.

Tabelle 5 : Anwendung der Alt-für-neu-Regelung in der Zeit vom 28.4.1989 - 1.1.1993.

"Alt für neu"-Regelung: Sonderbeiträge und zum Abwracken angebotener Schiffsraum

(Zeitraum: 28.4.1989 - 01.01.1993)

Schiffstyp	Neubauten, usw.		Verlängerungen		Spezialbeiträge (EUS)		Kompensationstonnage	
	Anzahl	Tonnage	Anzahl	Tonnage	Total der Spezialbeiträge	davon schon einkassiert	Total	davon schon abgewrackt
<u>Trockenladung</u>								
-Motorgüterschiffe	10	22.081	56	9.352	1.600.650	802.814	24.058	24.058
-Schubleichter	49	123.626	5	420	2.408.361	2.408.361	94.631	94.631
-Schleppkähne	9	21.952	-	-	27.117**	27.117	-	-
Total	68	167.659	61	9.772	4.036.128	3.238.292	118.689	118.689
<u>Isenkladung</u>								
-Motorgüterschiffe	41	86.630	20	4.871	14.705.908	13.423.012	19.734	19.734
-Schubleichter	1	995	1	767	190.804	190.804	4.254	4.254
-Schleppkähne								
Total	42	87.625	21	5.638	14.896.712	13.613.816	23.988	23.988
<u>Schubboote*</u>	1	3.960	9	1.803	251.925	194.345	4.784	4.784

*/kw

**/Kompensationstonnage in Schubleichtern anstelle von Sonderbeiträgen

Insgesamt läßt sich hieraus schließen, daß die Zahlen für den Trockenladungssektor ein Bild ergeben, das im großen und ganzen der ursprünglichen Zielsetzung entspricht, die darin bestand:

- (a) die Investitionen auf ein Niveau zu senken, daß ausreicht, um legitime Modernisierungserfordernisse zu erfüllen und
- (b) die Schiffseigner davon zu überzeugen, wo möglich, Neubauten durch Abwrackmaßnahmen zu "kompensieren".

Die Zahlen für den Tankersektor ergeben jedoch ein anderes Bild. Im Referenzzeitraum wurden 93.263 Tonnen zusätzlicher Kapazität in Betrieb genommen, was 25.000 Tonnen pro Jahr und einer durchschnittlichen Expansionsrate von 1,2% jährlich gemessen an der gesamten Tankerflotte entspricht. Nur ein kleiner Anteil (26%) der neuen Kapazität wurde durch das Abwracken alter Tonnage (23.988 t) ausgeglichen. Die meisten Betreiber zogen es vor, einen Sonderbeitrag zu zahlen anstatt abzuwracken.

Dieses Verhalten läßt sich durch die Marktlage 1991 und im ersten Halbjahr 1992 erklären. Als 1991 die Beförderungspreise für Flüssiglادungen weiterhin stiegen, entschlossen sich mehrere Betreiber von Tankschiffen Neubauten in Auftrag zu geben. Die Investitionsentscheidungen wurden durch die gestiegenen Preise für Gebrauchtanker und die niedrigen Neubaupreise osteuropäischer Werften gefördert. Da die Preise für gebrauchte Schiffe zum damaligen Zeitpunkt sehr hoch waren, war es billiger, einen Sonderbeitrag zu zahlen als abzuwracken, wodurch sich die niedrige Kompensationsrate erklären läßt.

Sobald Zahlen über diese Entwicklung vorlagen, machte sich die Kommission daran, die Lage zu analysieren und Abhilfemaßnahmen zu treffen. In einer Konzertierungsaktion mit den betroffenen Mitgliedstaaten, Abwrackfonds und Berufsverbänden gelangte man zu dem Schluß, daß in einer Marktsituation, in der für Gebraachtschiffe - einschließlich der sehr alten Schiffe - vorübergehend zu hohe Preise verlangt werden, die Anwendung der Alt-für-neu-Regelung verbessert werden kann, indem man die an die Fonds entrichteten Sonderbeiträge für die Gewährung von Abwrackprämien zu einem späteren Zeitpunkt zurückstellt. Somit sollte also der Sonderbeitrag nicht länger für die vorzeitige Rückerstattung der zinsfreien Darlehen verwendet werden, sondern dazu dienen, eine äquivalente Tonnage aus dem Markt zu nehmen, sobald die Preise für alte Schiffe auf die Höhe der angebotenen Abwrackprämien sinken würden.

Am 21 Dezember 1992 verabschiedete die Kommission die Verordnung Nr.3690/92, mit der die beschriebenen Änderungen und die einzelnen Bestimmungen für die Gewährung von Abwrackprämien nach dem neuen Verfahren festgelegt wurden. Die Verordnung trat am 1.1.1993 in Kraft. Von diesem Datum an haben Schiffseigner erneut die Möglichkeit, Anträge auf Abwrackprämien einzureichen. Allerdings sind die verfügbaren Finanzmittel beschränkt und bestehen lediglich aus den nach diesem Datum entrichteten Sonderbeiträgen. Vorschriftsmäßig ausgefüllte Abwrackanträge, denen wegen mangelnder finanzieller Mittel nicht entsprochen werden kann, werden - falls dies der Eigentümer wünscht - auf eine Warteliste gesetzt.

Die ersten Ergebnisse des neuen Systems werden in der nachstehenden Tabelle zusammengefaßt.

Tabelle 6: Zwischen dem 1.1.1993 und dem 1.7.1993 gewährte Abwrackprämien

	Anzahl der Schiffe	Abgewrackte Kapazität	Gewährte Abwrackprämien
Trockenladung	1	2.185 t	131.000 ECU
Schubboote	1	985 kw	236.400 ECU
Tankschiffe	23	11.877 t	1.956.356 ECU

Wegen der beschränkten Mittel konnten bei den Trockenladungsschiffen nur 2 Anträge genehmigt werden (davon ein Schubboot). Im Tankersektor standen - nach der Inbetriebnahme einiger neuer Tankschiffe, die in der Hochkonjunktur bestellt worden waren - größere Beträge zur Verfügung, mit deren Hilfe beinahe 12000 t an Überkapazität abgewrackt werden konnten.

In den ersten 6 Monaten des Jahres 1993 gingen bei den Abwrackfonds weitaus mehr Anträge ein, als diese im Rahmen der beschränkten Haushaltsmittel genehmigen konnten. Am 1. Juli 1993 standen einschließlich der Schubboote bei den Trockenladungsschiffen noch 220 Anträge sowie weitere 27 Anträge für Tanker auf der Warteliste.

Schlußfolgerungen

Hinsichtlich der Alt-für-neu-Regelung stellen die am 1.1.1993 eingeführten Änderungen eine Verbesserung dar, da hierdurch alle neu in Dienst gestellten Kapazitäten automatisch durch das Abwracken einer äquivalenten Tonnage ausgeglichen werden.

Die große Zahl der auf der Warteliste stehenden Abwrackanträge macht deutlich, daß Bedarf für die Fortsetzung der laufenden Rehabilitationsmaßnahmen besteht. Im Lichte der derzeitigen Marktlage muß auch die Frage, ob die in Artikel 8 der Verordnung Nr. 1101/89 des Rates enthaltene Alt-für-neu-Regelung am 28. April 1994 überprüft werden soll, bejaht werden. Nach Maßgabe von Artikel 8 Absatz 6 der besagten Verordnung des Rates legt die Kommission hiermit dem Rat einen Vorschlag für die Verlängerung der Alt-für-neu-Regelung vor, der diesem Bericht beigelegt wird.

Vorschlag für eine Verordnung (EG) des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 über die Strukturbereinigung in der Binnenschifffahrt

(von der Kommission vorgelegt)

Begründung

1. Auf Vorschlag der Kommission hat der Rat am 27. April 1989 ein Paket von Maßnahmen für den Abbau des strukturellen Schiffsraumüberhangs in der Binnenschifffahrt verabschiedet. Diese Maßnahmen sind in der Verordnung (EWG) des Rates Nr. 1101/89⁽¹⁾ enthalten. Die Verordnung sieht zwei Arten von Maßnahmen vor:

- (a) die Gewährung von Abwrackprämien für den Abbau von Schiffsraum in der aktiven Binnenschifffahrtsflotte und
- (b) Maßnahmen zur Einschränkung von Investitionen in zusätzliche Schiffe im Rahmen eines koordinierten Abwracksystems. Diese letztgenannten Maßnahmen sind generell als "Alt-für-neu-Regelung" bekannt. Die alte "Alt-für-neu-Regelung" gilt vorübergehend und läuft am 28.4.1994 aus.

2. Artikel 8 Absatz 5 der Verordnung Nr. 1101/89 besagt, daß der Rat anhand eines Vorschlags der Kommission, dem ein Bericht mit einer entsprechenden Begründung beigegeben ist, beschließen kann, den Zeitraum, für den die Alt-für-neu-Regelung eingeführt wurde, um höchstens fünf Jahre zu verlängern.

Der beigelegte Bericht belegt, daß die Alt-für-neu-Regelung tatsächlich zu einem Abbau des Schiffsraumüberhangs beiträgt. Allerdings zeigt der Bericht auch, daß der durch die Rezession verursachte Nachfrageschwund, der im Verlauf des Jahres 1992 zutage trat, die Binnenschifffahrtsindustrie ernsthaft betroffen hat.

Daher wird eine Verlängerung der Alt-für-neu-Regelung für einen weiteren Abbau des Schiffsraumüberhangs als erforderlich erachtet.

3. Im Verlaufe der von den Dienststellen der Kommission durchgeführten Konsultation vertraten die unmittelbar betroffenen Mitgliedstaaten und die Berufsverbände der Binnenschifffahrtsunternehmer die Ansicht, daß die Alt-für-neu-Regelung aus den unter Ziffer 2 vorgetragenen und in dem beigelegten Bericht eingehender erläuterten Gründen vorübergehend verlängert werden sollte.

4. Das vom Rat mit der Verordnung Nr. 1101/89 eingeführte Maßnahmenpaket für den Abbau des strukturellen Schiffsraumüberhangs wird von der Industrie selbst finanziert. Durch das System werden die Betreiber in der Gemeinschaft dazu verpflichtet, während eines Zeitraums, der über den 28.4.1994 hinausgeht, jährliche Beiträge an den Abwrackfonds zu entrichten. Sollte die Alt-für-neu-Regelung nicht über diesen Zeitraum hinaus verlängert werden, würde hierdurch die Ausgewogenheit des Pakets zunichte gemacht.

5. Aus den vorgenannten Gründen vertritt die Kommission die Auffassung, daß die Alt-für-neu-Regelung um weitere fünf Jahre verlängert werden sollte. Allerdings wäre es aufgrund der Marktschwankungen angemessen, die Lage Ende 1996 erneut zu prüfen und dem Rat, falls erforderlich, zusätzliche Vorschläge zu unterbreiten. Diese Vorschläge könnten im Hinblick auf einen reibungslosen Übergang eine allmähliche Lockerung der Bedingungen unter der Alt-für-neu-Regelung beinhalten.

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 116 vom 28.4.1989, S. 25 zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) des Rates Nr. 3572 vom 4.12.1990, s. ABl. Nr. L 353 vom 17.12.1990, S. 14.

Vorschlag für eine

Verordnung (EG) Nr. des Rates
vom

zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 über
die Strukturbereinigung in der Binnenschifffahrt⁽¹⁾

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN,

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,
insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission⁽²⁾,

in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament⁽³⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁽⁴⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Durch die Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 des Rates wurden eine Reihe von Maßnahmen für den Abbau des strukturellen Schiffsraumüberhangs in der Binnenschifffahrt eingeführt. Eine dieser Maßnahmen, mit der eine vorübergehende Einschränkung von Investitionen in zusätzliche Kapazitäten erreicht werden soll, wurde ursprünglich für einen Zeitraum von fünf Jahren eingeführt.

Die besagten Maßnahmen haben zu einem Abbau des strukturellen Schiffsraumüberhangs in der Binnenschifffahrt beigetragen. Allerdings hat der vor kurzem eingetretene Konjunkturrückgang zu einem Rückgang der Nachfrage nach Binnenschifffahrtssdiensten und somit zu einer erneuten Überkapazität des Binnenschiffsgüterverkehrsmarktes geführt. Daher erscheint es als angemessen, die laufenden Strukturverbesserungsmaßnahmen über einen bestimmten Zeitraum fortzusetzen.

Da Vorhersagen erkennen lassen, daß ein Fortbestehen des Kapazitätsüberhangs über einen erheblichen Zeitraum wahrscheinlich ist, erweist sich eine Überprüfung der Lage vor Ende 1996 im Lichte der dann bestehenden Marktverhältnisse als angemessen.

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN :

(1) ABl. Nr. 116 vom 28.4.1989, S. 25.

(2)

(3)

(4)

Artikel 1

Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 wird wie folgt geändert :

1. In Artikel 8 Absatz 1(a) erster Satz, wird der Zeitraum "Fünf Jahre" ersetzt durch "Zehn Jahre".
2. Dem Artikel 10 wird folgender Absatz 5 angefügt :

"5. Zur Bewertung sämtlicher Auswirkungen der in dieser Verordnung enthaltenen Maßnahmen wird die Kommission einen Bericht und, falls angemessen, Vorschläge ausarbeiten, die sie dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 31. Dezember 1996 vorlegen wird".

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 28. April 1994 in Kraft.

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

Geschehen zu Brüssel, am
Rates

Im Namen des

04.02.94**Beschluß
des Bundesrates**

Bericht der Kommission der Europäischen Gemeinschaften über die Auswirkungen der Strukturbereinigungsmaßnahmen in der Binnenschifffahrt gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 des Rates vom 27. April 1989

Vorschlag einer Verordnung (EG) des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 über die Strukturbereinigung in der Binnenschifffahrt
KOM(93) 553 endg.; Ratsdok. 10327/93

Der Bundesrat hat in seiner 665. Sitzung am 4. Februar 1994 beschlossen, von der Vorlage unter ausdrücklicher Bezugnahme auf seine

EntschlieÙung zur Existenzfähigkeit der deutschen Binnenschifffahrt im europäischen Rahmen - BR-Drucksache 952/93 (Beschluß) -

Kenntnis

zu nehmen.