

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Vorschlag einer Verordnung (EG) des Rates über Maßnahmen im Zusammenhang mit der Kapazität der Binnenschiffsflotten der Gemeinschaft zur Förderung des Binnenschiffsverkehrs

KOM(98) 541 endg.; Ratsdok. 11641/98

Übermittelt vom Bundesministerium für Wirtschaft am 15. Oktober 1998 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 29. September 1998 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Die Vorlage wird voraussichtlich von der Gruppe "Verkehrsfragen" beraten.

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

Hinweis: vgl. Drucksache 284/88 = AE-Nr. 881054 und
Drucksache 882/93 = AE-Nr. 933424.

BEGRÜNDUNG**1. EINLEITUNG**

1. In ihrem Bericht (KOM (97) 555 endg. vom 3.11.1997) über "die Auswirkungen der Maßnahmen gemäß Verordnung (EG) Nr. 844/94 des Rates vom 12. April 1994⁴ zur Verlängerung der "Alt-für-neu-Regelung" bis zum 28. April 1999 im Rahmen der Maßnahmen zur Strukturbereinigung in der Binnenschifffahrt gemäß Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 des Rates vom 27. April 1989" gelangte die Kommission zu der nachstehenden Schlußfolgerung:

2. "Dank des systematischen Ausgleichs von neuem Schiffsraum durch abgewrackten Schiffsraum trägt die "Alt-für-neu-Regelung" zu einer besseren Regulierung des Marktes bei, ohne jedoch die erforderlichen Investitionen im Güterschiffsektor einzudämmen. Die Regelung wird durch das gesamte Binnenschiffahrtsgewerbe unterstützt. Es betrachtet sie als eine Maßnahme zur Sicherung der Zukunft des Binnenschiffsgüterverkehrsmarktes und insbesondere als Garantie dafür, daß die Auswirkungen der Strukturbereinigungsmaßnahmen, für die es mehr als 150 Millionen ECU aufgebracht hat, tatsächlich zum Tragen kommen. Eine plötzliche Außerkraftsetzung der "Alt-für-neu-Regelung" könnte zu einer starken Abwertung des Flottenbestandes mit schwerwiegenden wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen für die betreffenden Unternehmen sowie zu einer erneuten Nachfragesteigerung nach Schiffsneubauten führen, wodurch die Auswirkungen der Strukturbereinigung rasch zunichte gemacht würden. Die "Alt-für-neu-Regelung" bedarf weder einer finanziellen Intervention der Mitgliedstaaten noch der Europäischen Union, da sie ausschließlich durch die Sonderbeiträge der Binnenschiffahrtsunternehmen finanziert wird, die hierdurch die Regulierung des Marktes selbst übernehmen. Im Hinblick auf die vollständige Liberalisierung des Binnenschiffahrtsmarktes zum 1. Januar 2000 und in dem Maße, in dem es die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen erlauben, könnte es sich als notwendig erweisen, das Verhältnis zwischen neuer und alter Tonnage erneut auf 1:1 zu senken, falls die Binnenschiffahrtsunternehmen diese Maßnahmen uneingeschränkt befürworten. Hierdurch würde erneut ein freies Spiel der Marktkräfte ermöglicht, ohne jedoch die im Rahmen der Strukturbereinigungsmaßnahmen erzielten Ergebnisse aufs Spiel zu setzen. Ferner könnten die Effizienz und Rentabilität der Binnenschifffahrt durch eine Mobilisierung der Marktkräfte verbessert werden. Sollte dieses System zur Regulierung des Marktes über das Jahr 1999 hinaus beibehalten werden, müßte es als Überwachungsinstrument flexibler gestaltet werden, damit es eine schnellere Anpassung an die Entwicklung des Marktes sowie die Konjunkturschwankungen erlaubt, die heutzutage in immer kürzeren Intervallen auftreten."

3. Anhand dieses Berichts hat die Kommission zusammen mit der Sachverständigengruppe "Strukturbereinigung in der Binnenschifffahrt" Überlegungen im Hinblick auf eine Regulierung der Kapazität der Gemeinschaftsflotten zur Förderung des Binnenschiffsverkehrs angestellt.

⁴ ABL L 98 vom 16.4.94, S.1.

II. ALLGEMEINE ERWÄGUNGEN

4. Zunächst sollte daran erinnert werden, daß die "Alt-für-neu-Regelung" eingeführt wurde, um der Tendenz zu Überinvestitionen entgegenzuwirken und einen Schutz gegen den Abbau der Überkapazitäten zu bieten. Diese Regelung wurde 1989 für einen Zeitraum von 5 Jahren ab dem Inkrafttreten der Regelung Nr. 1101/89 des Rates getroffen und sieht eine Möglichkeit der Verlängerung für einen weiteren Zeitraum von höchstens 5 Jahren vor. Der für den Rat und das Europäische Parlament ausgearbeitete Bericht der Kommission vom 16. November 1993 (KOM (93) 553 endg.) hat gezeigt, daß die "Alt-für-neu-Regelung" einen wirksamen Beitrag zur Kapazitätspolitik geleistet und sich für das ausgewogene Funktionieren des Binnenschiffahrtmarktes als unabdinglich erwiesen hat. Daher wurde sie erneut bis zum 28. April 1999 (Verordnung (EG) Nr. 844/94 des Rates vom 12. April 1994) verlängert.

5. Ferner muß daran erinnert werden, daß es zu keinem Zeitpunkt Ziel der "Alt-für-neu-Regelung" war, Investitionen in neuen Schiffsraum zu verhindern. Im Gegensatz zu einem Einfrieren der Tonnagen hat die "Alt-für-neu-Regelung" weder die erforderliche Modernisierung der Flotte noch deren Produktivitätserhöhung beeinträchtigt und dies, obwohl die Öffnung der Märkte der mittel- und osteuropäischen Länder den Bau neuer Schiffe zu niedrigen Preisen ermöglicht hat.

6. Es sollte verhindert werden, daß die Auswirkungen der letzten großen Abwrackaktion von 1996 bis 1998 (in Höhe von insgesamt 192 MECU) durch die Inbetriebnahme neuen Schiffsraums unmittelbar nach Ablauf dieser Regelung zunichte gemacht werden. Ferner sollte die Phase der Marktintervention abgeschlossen werden, ohne jedoch hierdurch größere Störung zu verursachen, insbesondere Unternehmer, die vor dem 28. April 1999 einen Sonderbeitrag entrichten mußten, sollten hierdurch nicht bestraft werden. Daher erweist es sich als erforderlich, die "Alt-für-neu-Regelung" vorübergehend mit den für die unterschiedlichen Marktsektoren geltenden Verhältnissen beizubehalten und ihren stufenweisen Abbau bis auf Null innerhalb eines Zeitraums von maximal 5 Jahren ab dem 28. April 1999 anzukündigen, um die Sicherheit und Transparenz des Binnenschiffahrtmarktes weiterhin zu gewährleisten. Weiterhin bliebe die "Alt-für-neu-Regelung" bei einer schweren Marktstörung (gemäß Artikel 1 der Richtlinie 96/75/EG) ein wichtiges Instrument zur Kapazitätskontrolle der Gemeinschaftsflotten in einem Markt, der zum 1. Januar 2000 vollständig liberalisiert sein wird. Sie würde dann zu einem Überwachungsmechanismus werden, bei dem das Verhältnis "Alt für neu" Null beträgt, und der von der Kommission auf Antrag eines Mitgliedstaates und nach Stellungnahme des Ausschusses gemäß Artikel 8 der Richtlinie 96/75/EG bei einer Marktkrise erneut in Anspruch genommen werden könnte. Ein solcher Überwachungsmechanismus von unbegrenzter Dauer ist gerechtfertigt, da der Binnenschiffahrtmarkt gegenüber anderen Verkehrsträgern spezifische und einmalige Merkmale aufweist, die im Zusammenhang mit der langen Lebensdauer der Schiffe und des natürlichen Fortbestandes des Schiffsraums stehen.

7. Ein gemeinsames Konzept, innerhalb dessen die Mitgliedstaaten zusammen Maßnahmen zur Verwirklichung des gleichen Ziels ergreifen, ist eines der wesentlichen Voraussetzungen dafür, daß eine Regulierung des Schiffsraums für alle Gemeinschaftsflotten gewährleistet werden kann. Daher empfiehlt es sich, die mit der Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 eingerichteten Abwrackfonds in den an der Binnenschiffahrt beteiligten Mitgliedstaaten unter der Bezeichnung: "Fonds zur Koordinierung und Förderung der Gemeinschaftsflotten" beizubehalten. Diese Fonds sollten die Anwendung der "Alt-für-neu-Regelung" gewährleisten und ggf. auf die Restmittel aus den bis zum 28. April 1999 durchgeführten

Strukturbereinigungsmaßnahmen zurückgreifen können, die sich aus den Beiträgen der Mitgliedstaaten, der Gemeinschaft und der Binnenschiffahrtsverbände zusammensetzen und in einen Reservefonds eingebracht werden, dessen Mittel dem vorgenannten Fonds zugewiesen werden. Anschließend werden in diese Fonds Sonderbeiträge (Strafgelder der "Alt-für-neu-Regelung") eingebracht, die bis zum Jahr 2004 abgebaut werden. Der im Rahmen des neuen Vorschlags zur Entrichtung eines Sonderbeitrags verpflichtete Personenkreis bleibt also der gleiche wie unter Verordnung Nr. 1101/89. Ebenso gleichen sich die Aufgaben des neuen und des alten Fonds, da die "Alt-für-neu-Regelung" als Strafmaßnahme beibehalten wird, um die Inbetriebnahme neuen Schiffsraums durch das Abwracken alten Schiffsraums auszugleichen und die Reservefonds zur Erlangung des gleichen Ziels verwendet werden. Sollten sich eine neue Kapazitätsreduzierung oder sonstige geeignete Maßnahmen im Falle einer schweren Marktstörung (Artikel 7 der Richtlinie 96/75/EG des Rates) als erforderlich erweisen, würden diese mit Mitteln der Fonds finanziert.

8. In allen Sektoren des Binnenschiffahrtsmarktes muß eine wirksame Überwachung neuer Kapazitätsüberhänge erfolgen. Deswegen müssen die zu beschließenden Maßnahmen allgemeiner Art sein und für alle Güter- und Schubschiffe gelten. Schiffe, die aufgrund ihrer Abmessungen oder Verwendung ausschließlich auf geschlossenen nationalen Märkten wie der Rhône oder der Seine (in sich geschlossene Wasserstraßensysteme) oder geschlossenen internationalen Märkten wie der Donau eingesetzt werden, tragen nicht zum Kapazitätsüberhang auf den untereinander verbundenen Binnenwasserstraßen bei und können daher ausgenommen werden. Andererseits dürfen private Flotten, die Beförderungen im Werkverkehr durchführen, wegen ihres Einflusses auf die Verkehrsmärkte nicht ausgenommen werden.

9. Da zwischen den Trockenladungs-, Tankschiff- und Schubbootmärkten grundlegende Unterschiede bestehen, empfiehlt es sich, in jedem Fonds getrennte Konten für Trockenladungs-, Tank- und Schubschiffen einzurichten.

10. Im Rahmen einer dem Vertrag entsprechenden Wirtschaftspolitik ist die Regulierung des Schiffsraums in erster Linie Sache der betreffenden Marktteilnehmer. Die Binnenschiffahrtsunternehmen müssen daher die Kosten der einzuführenden Maßnahmen tragen. Mit der vorgeschlagenen Regelung sollen während eines Zeitraums von höchstens 5 Jahren die Bedingungen für die Inbetriebnahme bestimmter neuer Kapazitäten ("Alt-für-neu-Regelung") beibehalten werden, wobei das Verhältnis zwischen alter und neuer Tonnage schrittweise auf Null gesenkt wird, um eine völlige Blockierung des Marktzugangs oder eine erneute Kontingentierung für nationale Flotten zu vermeiden. Bei einer erneuten Anwendung dieser Regelung, die als Überwachungsmechanismus beibehalten werden soll, können die Bedingungen sowohl von der Dauer als auch von der Auswirkung her begrenzt und entsprechend der Entwicklung des Marktes flexibel gestaltet werden. Die im Rahmen der "Alt-für-neu-Regelung" gezahlten Sonderbeiträge können zur Gewährung von Abwrackprämien bei einer schweren Störung des Binnenschiffahrtsmarktes verwendet werden.

11. Da es sich um einen Regulierungsmechanismus für die Binnenschiffahrtsflotte der Gemeinschaft handelt, müssen Entscheidungen über sein Funktionieren auf Gemeinschaftsebene getroffen werden (Kommission). Die Befugnis zum Erlaß dieser Entscheidungen sowie zur Überwachung von deren Durchführung und der Einhaltung der Wettbewerbsbedingungen ist der Kommission zu übertragen, die alle praktischen Einzelheiten dieses Regulierungsmechanismus im Rahmen einer Verordnung festlegt.

12. Um die Auswirkungen zu mildern, die Abwrackaktionen im Rahmen der "Alt-für-neu-Regelung" auf sozialer Ebene für bestimmte Binnenschiffahrtsunternehmen und im Binnenschiffahrtssektor tätige Arbeitnehmer haben könnten, scheint es angebracht, daß die Mitgliedstaaten Begleitmaßnahmen zugunsten von Personen vorsehen, die endgültig aus der Binnenschifffahrt ausscheiden wollen, sich einem anderen Tätigkeitsbereich zuwenden oder ihre berufliche Befähigung verbessern wollen. In Anbetracht der Bedeutung, die der Binnenschifffahrt auf dem Gebiet des Umweltschutzes und der Sicherheit zukommt, muß sich die Modernisierung und Umstrukturierung der Gemeinschaftsflotten so vollziehen, daß die Mitgliedstaaten weiterhin die Möglichkeit haben, die Bildung von Binnenschiffahrtsverbänden sowie die technische Anpassung der Schiffe zu fördern.

13. Um Wettbewerbsverzerrungen auf den betreffenden Märkten zu verhüten und die Wirksamkeit der geplanten Maßnahmen zu erhöhen, ist es wünschenswert, daß die Schweiz für ihre Flotte, welche die untereinander verbundenen Binnenwasserstraßen zwischen den betreffenden Mitgliedstaaten befährt, ähnliche Maßnahmen trifft und die Gemeinschaft entsprechende Verhandlungen aufnimmt.

14. Der im Anhang zur Information beigefügte Entwurf für eine Verordnung der Kommission, die erst nach Annahme des Vorschlages für eine Verordnung des Rates angenommen werden wird, enthält Durchführungsbestimmungen zum vorliegenden Vorschlag für eine Verordnung des Rates. Er greift unterschiedliche Aspekte der Verordnungen Nr. 1101/89 und 1102/89⁵, zuletzt geändert durch die Verordnungen Nr. 2812/94⁶, 2310/96⁷, 241/97⁸ und 742/98⁹ auf und hält die darin festgelegten Verhältnisse "Alt-für-neu" bei, um eine übermäßige Diskriminierung zwischen Unternehmern, die einen hohen Sonderbeitrag entrichten mußten und solchen zu vermeiden, die hierzu nicht mehr verpflichtet sein werden. Ferner sollen die Verhältnisse in den kommenden 5 Jahren schrittweise auf Null gesenkt werden. Eine Senkung der Verhältnisse wird derzeit mit den Binnenschiffahrtsverbänden und den beteiligten Mitgliedstaaten erörtert und könnte vor der Annahme des vorliegenden Vorschlages für eine Verordnung der Kommission erfolgen. Diese Verordnung der Kommission müßte zum Zeitpunkt der Annahme des vorliegenden Vorschlages durch den Rat in Kraft treten.

15. Um ein rechtliches Vakuum und jegliche Unterbrechung der seit 1989 wirksamen gemeinschaftlichen Strukturbereinigungsmaßnahmen zu verhindern, wodurch die Ergebnisse dieser Aktion gefährdet werden könnten, müssen die zuständigen Gemeinschaftsorgane diese Verordnung so schnell wie möglich vor dem Außerkrafttreten der Verordnung Nr. 1101/89 am 28. April 1999 annehmen.

16. Die Kommission ist der Ansicht, daß die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen in Anbetracht der besonderen Merkmale des Binnenschiffahrtsektors im Rahmen einer gemeinsamen Verkehrspolitik unverzichtbar sind, wenn die Binnenschifffahrt eine Alternative zu anderen Verkehrsträgern anbieten und somit zur Verwirklichung des Zieles einer dauerhaften Mobilität beitragen soll.

⁵ ABl. L 116 vom 28.4.89, S.30.

⁶ ABl. L 298 vom 19.11.94, S.22.

⁷ ABl. L 313 vom 3.12.96, S.8.

⁸ ABl. L 40 vom 11.2.97, S.11.

⁹ ABl. L 103 vom 3.4.98, S.3.

III. SUBSIDIARITÄT

17. Die im Vorschlag für eine Verordnung über Maßnahmen im Zusammenhang mit der Kapazität der Binnenschiffahrtsflotten der Gemeinschaft zur Förderung des Binnenschiffsverkehrs beabsichtigte Initiative der Gemeinschaft kann im Hinblick auf die Subsidiarität anhand der nachstehenden fünf grundlegenden Fragen analysiert werden:

a) Welche Ziele werden angesichts der Verpflichtungen der Gemeinschaft mit der geplanten Maßnahme verfolgt?

Die vorliegende Maßnahme hat ihren Ursprung in der 1989 eingeleiteten gemeinschaftlichen Strukturbereinigungsmaßnahme, deren positive Auswirkungen weiterhin erhalten bleiben sollen. Ferner soll vermieden werden, daß sich die Lage der Binnenschiffahrtsunternehmer dramatisch verändert und das Ende der gemeinschaftlichen Interventionen auf dem Binnenschiffahrtsmarkt zu schweren Marktstörungen führt. Während eines Zeitraums von höchstens fünf Jahren sollen die gemeinschaftlichen Bestimmungen für die Kapazitätsregulierung im gesamten Binnenschiffahrtsmarkt vorübergehend aufrechterhalten und schrittweise abgebaut werden. Somit würde in einem vollständig liberalisierten Markt ab dem 1. Januar 2000 und nach einem Übergangszeitraum von höchstens fünf Jahren lediglich ein Überwachungsmechanismus beibehalten werden, der nur im Falle einer schweren Marktstörung im Sinne von Artikel 1 der Richtlinie 96/75/EG gemäß Artikel 7 der Richtlinie 96/75/EG wieder aktiviert werden kann.

b) Ist die Gemeinschaft für die geplante Maßnahme ausschließlich zuständig oder gemeinsam mit den Mitgliedstaaten?

Der Vorschlag erfolgt gemäß Artikel 75 EG-Vertrag und fällt somit in die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft.

c) Wieweit betrifft das Problem die Gemeinschaft?

Die unmittelbar betroffenen Mitgliedstaaten sind: Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg, Österreich und die Niederlande. Die übrigen Länder haben entweder kein Binnenwasserstraßennetz oder sind nicht mit dem Binnenwasserstraßennetz der Gemeinschaft verbunden.

d) Welche Handlungsmöglichkeiten hat die Gemeinschaft?

Damit die gemeinschaftlichen Strukturbereinigungsmaßnahmen allmählich abgebaut und eine freie Kapazitätspolitik innerhalb eines freien Marktes unter Beibehaltung eines Überwachungsmechanismus erzielt werden kann, empfiehlt sich die Annahme einer Verordnung. Durch das Reaktivieren dieses Überwachungsmechanismus ist im Falle einer schweren Marktstörung gemäß Artikel 7 der Richtlinie 96/75/EG ein schnelles Eingreifen möglich.

e) Ist eine einheitliche Regelung erforderlich oder genügt eine Richtlinie mit allgemeinen Zielen, die von den Mitgliedstaaten umzusetzen ist?

Um die mit der Verordnung Nr. 1101/89 eingeführte "Alt-für-neu-Regelung" während weiterer fünf Jahre bis zum 28. April 1999 beizubehalten, ist eine Verordnung erforderlich, um eine einheitliche und nichtdiskriminierende Regelung zu gewährleisten.

IV. BESONDERE ERWÄGUNGEN

Artikel 1

Hier wird folgender Grundsatz aufgestellt: Während eines Zeitraums von höchstens fünf Jahren werden die Bedingungen für die Inbetriebnahme neuer Schiffe schrittweise aufgehoben.

Artikel 2

Absatz 1

Die Verordnung sollte für den gesamten Güterschiffsverkehrsmarkt gelten. Im übrigen trifft die internationale Rheinschifffahrt rechtlich keine Unterscheidung zwischen Werkverkehr und gewerblichem Verkehr. Daher ist es unmöglich, diese Regelung auf eine dieser beiden Verkehrsarten zu beschränken.

Absatz 2

Buchstabe a) erfaßt die Schiffe, die nicht auf den Binnenwasserstraßen der 6 Mitgliedstaaten verkehren, deren Wasserstraßennetze miteinander verbunden sind (Beispiel: Binnenwasserstraßen des Vereinigten Königreichs und Italiens.)

Es scheint notwendig zu sein, Schiffe, die die von ihnen befahrenen inländischen Binnenwasserstraßen nicht verlassen können, auszunehmen (dies entspricht den Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 1101/89). Hierzu gehören auch Schiffe, die ausschließlich im geschlossenen Markt der Donau fahren. Im Falle der Donau ist diese Maßnahme gerechtfertigt, da sich die Donauflotte in unmittelbarem Wettbewerb mit der Flotte der mittel- und osteuropäischen Länder befindet, die unter anderen Marktbedingungen arbeitet. Ferner bestehen auf diesem Markt keine Überkapazitäten und eine Modernisierung und Entwicklung dieser Flotte ist unbedingt erforderlich (Buchstaben b) und c)).

Auf dem Schubbootmarkt werden kleine Schubboote mit einer Antriebskraft von weniger als 300 kW ausgenommen, da sie hauptsächlich auf einem Markt eingesetzt werden, der kurze Strecken bedient (z. B. Beförderungen zwischen Hafengebieten). Ferner war dieser Schiffstyp schon unter der Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 ausgenommen.

Artikel 3

Absatz 3

Der Binnenschiffahrtsmarkt besteht aus drei unterschiedlichen Sektoren, die unterschiedliche Entwicklungen in den Bereichen Nachfrage und Angebot aufweisen. So gibt es einen Trockenladungsmarkt, der von Trockenladungsschiffen bedient wird, einen Tankschiffmarkt und einen Markt für Schubboote, der lediglich Schubdienste für nichtmotorisierte Schiffe anbietet.

Absatz 4

Der Reservefonds wird aus Restmitteln der 1996-1998 durchgeführten Abwrackaktionen, den Sonderbeiträgen im Rahmen der Alt-für-neu-Regelung und sonstigen Mitteln finanziert, die im Falle einer schweren Marktstörung bereitgestellt werden könnten. Mit diesem Fonds können gegebenenfalls ein neuer Kapazitätsabbau oder sonstige geeignete Maßnahmen im Falle einer schweren Marktstörung finanziert werden. Auf einstimmigen Antrag der Binnenschiffahrtsverbände können die Mittel des Reservefonds auch für Maßnahmen gemäß Artikel 8 verwendet werden, falls keine schwere Marktstörung vorliegt.

Artikel 4

Absatz 3

Um die systematische Einführung von Übergangsregelungen bei Änderungen der verschiedenen Verhältnisse zu vermeiden, hat der Schiffseigner die Wahl, zum Zeitpunkt der Inauftraggabe eines Schiffsneubaus oder der Inbetriebnahme eines neuen Schiffes entweder einen Sonderbeitrag zu entrichten oder eine alte Schiffsraumtonnage abzuwracken.

Ferner können auf Antrag der Mitgliedstaaten Schiffe, die endgültig aus dem Markt genommen wurden, für andere Zwecke als für die Güterbeförderung eingesetzt werden. Auf Beschluß der Kommission können solche Schiffe insbesondere für humanitäre Hilfszwecke als Ausgleichstonnage genutzt werden.

Absatz 6

Um Probleme der Auslegung des Begriffes "Spezialschiffe" zu vermeiden, die aus dem Geltungsbereich dieser Verordnung ausgenommen werden können, müssen die entsprechenden Bedingungen klar definiert werden.

Artikel 5

Keine Bemerkung.

Artikel 6

Dieser Artikel ermöglicht es, bei einer schweren Marktstörung im Sinne des Artikels 7 der Richtlinie 96/75/EG auf Antrag eines Mitgliedstaats gemäß Artikel 7 der Richtlinie 96/75/EG und nach Stellungnahme des Ausschusses gemäß Artikel 8 der Richtlinie 96/75/EG und nach dem hierfür vorgesehenen Verfahren gegebenenfalls eine neue Abwrackaktion durchzuführen, sofern hierfür im Reservefonds die erforderlichen Mittel verfügbar sind. Diese Maßnahme gilt nur für Schiffe, die zur aktiven Flotte im Sinne von Absatz 1 gehören. Diese Maßnahmen sind gemäß Artikel 7 Absatz 4 der Richtlinie 96/75/EG zeitlich begrenzt.

Artikel 7 und 8

Keine Bemerkung.

Artikel 9

Die Schweiz beantragt für ihre Schiffe den Zugang zum Wasserstraßennetz der Gemeinschaft, da sie seit 1989 an den gemeinschaftlichen Abwrackaktionen beteiligt ist. Die Gemeinschaft könnte ins Auge fassen, entsprechende Verhandlungen aufzunehmen.

Artikel 10, 11

Keine Bemerkung.

**VORSCHLAG FÜR EINE VERORDNUNG (EG) DES RATES
über Maßnahmen im Zusammenhang mit der Kapazität der Binnenschiffahrtsflotten
der Gemeinschaft zur Förderung des Binnenschiffsverkehrs**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

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

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

gemäß dem Verfahren des Artikels 189 C des Vertrages,

in Erwägung nachstehender Gründe:

mit der Verordnung (EWG) Nr. 1101/89¹ des Rates wurde eine Regelung für die Strukturbereinigung in der Binnenschiffahrt für Flotten geschaffen, die das Netz der untereinander verbundenen Binnenwasserstraßen zwischen Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg, den Niederlanden und Österreich befahren. Mit dieser Verordnung sollte der Kapazitätsüberhang im Binnenschiffahrtssektor durch koordinierte Abwrackaktionen auf Gemeinschaftsebene abgebaut werden. Diese Verordnung tritt am 28. April 1999 außer Kraft.

Von den Begleitmaßnahmen dieses Strukturbereinigungssystems, mit dem eine Zunahme der bestehenden Überkapazitäten bzw. die Schaffung neuer Überkapazitäten vermieden werden soll, hat sich die "Alt-für-neu-Regelung" als unabdingbar für ein ausgewogenes Funktionieren des Binnenschiffahrtmarktes erwiesen (Bericht der Kommission KOM(97)555 endg. vom 3.11.1997. Diese Regelung sollte auch weiterhin das wichtigste Interventionsinstrument im Falle einer schweren Marktstörung im Sinne des Artikels 1 der Verordnung 96/75/EG² sein. Ferner sollte vermieden werden, daß die Auswirkungen der seit 1990 durchgeführten Abwrackaktionen durch die Inbetriebnahme neuen Schiffsraums unmittelbar nach Ablauf dieser Regelung aufgehoben werden. Somit erweist es sich als erforderlich, die "Alt-für-neu-Regelung" während eines auf maximal fünf Jahre beschränkten Zeitraums beizubehalten, wobei das Verhältnis "Alt für neu" schrittweise auf Null gesenkt werden sollte, um einen reibungslosen Übergang sicherzustellen und die Phase der Intervention der Gemeinschaft im Binnenschiffahrtmarkt abzuschließen. Gleichmaßen bedeutend ist es, die "Alt-für-neu-Regelung" über den Zeitraum von fünf Jahren hinaus mit einem Nullsatz als Instrument zur Regelung der Kapazitäten der Gemeinschaftsflotte beizubehalten, dem jedoch nur eine Überwachungsfunktion zukommt und das lediglich bei einer schweren Marktstörung im Sinne des Artikels 7 der Richtlinie 96/75/EG erneut eingesetzt werden kann.

¹ ABI. L 116 vom 28.4.89, S.25. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) der Kommission Nr. 742/98 vom 2. April 1998 (ABI. L 103 vom 3.4.98, S. 3).

² ABI. L 304 vom 27.11.96, S. 12.

In allen Sektoren des Binnenschiffahrtmarktes muß die Schaffung neuen Kapazitätsüberhangs wirksam überwacht werden. Die zu beschließenden Maßnahmen sind daher allgemein einzuführen haben für alle Güter- und Schubboote zu gelten. Schiffe, die ausschließlich auf geschlossenen nationalen oder internationalen Märkten eingesetzt werden und deshalb nicht zum Kapazitätsüberhang auf den untereinander verbundenen Binnenwasserstraßen beitragen, könnten jedoch ausgenommen werden. Private Flotten, die Beförderungen im Werkverkehr durchführen, sind dagegen wegen ihres Einflusses auf die Verkehrsmärkte in das System einzubeziehen.

Ein gemeinsames Konzept, innerhalb dessen die Mitgliedstaaten Maßnahmen zur Erlangung des gleichen Ziels ergreifen, ist eine der Grundvoraussetzungen für eine Regulierung des Schiffsraums. Zu diesem Zweck empfiehlt es sich, die mit der Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 geschaffenen Abwrackfonds in den an der Binnenschiffahrt beteiligten Mitgliedstaaten unter der Bezeichnung "Fonds zur Koordinierung und Förderung der Gemeinschaftsflotten" beizubehalten und mit diesen die Anwendung der "Alt-für-neu-Regelung" sicherzustellen. Die Restmittel der bis zum 28. April 1999 durchgeführten Strukturbereinigungsmaßnahmen sollten in einen Reservefonds zum vorgenannten Fonds eingebracht werden.

Da zwischen den Trockenladungs-, Tankschiff- und Schubbootmärkten grundlegende Unterschiede bestehen, ist es wünschenswert, in jedem Fonds getrennte Konten für Trockenladungs-, Tank- und Schubboote einzurichten.

Im Rahmen einer dem Vertrag entsprechenden Wirtschaftspolitik ist die Regulierung des Schiffsraums in erster Linie Sache der betreffenden Marktteilnehmer. Die Binnenschiffahrtsunternehmen müssen daher die Kosten der einzuführenden Maßnahmen tragen. Mit der vorliegenden Regelung sollen die Bedingungen für die Inbetriebnahme bestimmter neuer Kapazitäten festgelegt werden, ohne hierdurch eine völlige Blockierung des Marktzugangs zu schaffen. Diese Bedingungen können bezüglich ihrer Dauer und Auswirkung begrenzt sein und entsprechend der Marktentwicklung flexibel gestaltet werden. Das Verhältnis "Alt für neu" muß jedoch schrittweise in den fünf Jahren nach dem 28. April 1999 auf Null gesenkt werden. Der als "Alt-für-neu-Regelung" bezeichnete Regulierungsmechanismus kann in den fünf Jahren nach dem 28. April 1998 als Überwachungsmechanismus auf Null beibehalten werden. Die im Rahmen der "Alt-für-neu-Regelung" entrichteten Sonderbeiträge werden in den Reservefonds eingebracht. Sollte sich ein Eingriff in den Markt als erforderlich erweisen, können sie zur Gewährung von Abwrackprämien verwendet werden.

Es muß sichergestellt sein, daß die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen und deren Durchführung den Wettbewerb nicht verfälschen oder zu verfälschen drohen, insbesondere durch Begünstigung bestimmter Unternehmen in einem dem gemeinsamen Interesse entgegenstehenden Maße. Um daher die betreffenden Unternehmen gleichen Wettbewerbsbedingungen zu unterwerfen, sind für die an die Fonds zu entrichtenden Sonderbeiträge für Schiffsneubauten und Abwrackprämien einheitliche Sätze und Bedingungen festzulegen, wenn sich die Entrichtung von Sonderbeiträgen bei einer schweren Marktstörung und gemäß dem Verfahren des Artikels 8 der Richtlinie 96/75/EG als erforderlich erweisen sollte.

Da es sich um einen Regulierungsmechanismus für die Binnenschiffsflotte der Gemeinschaft handelt, sind Entscheidungen über sein Funktionieren auf Gemeinschaftsebene zu treffen. Die Befugnis zum Erlass dieser Entscheidungen sowie zur Überwachung von deren Durchführung und der Einhaltung der in dieser Verordnung vorgesehenen Wettbewerbsbedingungen ist der Kommission zu übertragen.

Im Rahmen einer dem Umweltschutz und der Sicherheit förderlichen Modernisierung und Umstrukturierung der Gemeinschaftsflotten ist es wünschenswert, soziale Maßnahmen zugunsten von Personen vorzusehen, die aus der Binnenschifffahrt ausscheiden oder sich einem anderen Tätigkeitsbereich zuwenden wollen. Es sollten Maßnahmen ergriffen werden, mit denen der Zusammenschluß von Unternehmen angeregt, die berufliche Eignung der Binnenschiffer verbessert und die technische Anpassung der Schiffe gefördert werden können.

Um Wettbewerbsverzerrungen auf den betreffenden Märkten zu verhüten und die Wirksamkeit der geplanten Maßnahmen zu erhöhen, ist es wünschenswert, daß die Schweiz für ihre Flotte, welche die untereinander verbundenen Binnenwasserstraßen zwischen den betreffenden Mitgliedstaaten befährt, ähnliche Maßnahmen einführt. Die Gemeinschaft ist bereit, die erforderlichen Verhandlungen mit der Schweiz aufzunehmen.

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Binnenschiffe, die zwischen zwei oder mehreren Punkten Güterbeförderungen auf Binnenwasserstraßen der Mitgliedstaaten durchführen, unterliegen Maßnahmen zur Strukturbereinigung der Binnenschifffahrt nach Maßgabe dieser Verordnung. Während eines Zeitraums von fünf Jahren ab dem 28. April 1999 umfassen die Maßnahmen zur Strukturbereinigung gemäß dieser Verordnung die Bedingungen für die Inbetriebnahme neuer Schiffe.

Artikel 2

1. Diese Verordnung gilt für Güterschiffe und Schubboote, die Beförderungen im gewerblichen Verkehr oder im Werkverkehr vornehmen, in einem Mitgliedstaat eingetragen sind oder in Ermangelung einer Eintragung von einem in einem Mitgliedstaat ansässigen Unternehmen betrieben werden.

Als Unternehmen im Sinne dieser Verordnung gilt jede natürliche oder juristische Person, die gewerbsmäßig als Partikulier oder industrieller Unternehmer tätig ist.

2. Diese Verordnung gilt nicht für

- a) Schiffe, die ausschließlich inländische Binnenwasserstraßen befahren, welche mit den übrigen Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft nicht verbunden sind;

- b) Schiffe, die wegen ihrer Abmessungen die von ihnen befahrenen inländischen Binnenwasserstraßen nicht verlassen können und keinen Zugang zu den übrigen Wasserstraßen der Gemeinschaft haben, sofern kein Wettbewerb zwischen diesen Schiffen und den unter diese Verordnung fallenden Schiffen entstehen kann;
- c) Schiffe, die ausschließlich im geschlossenen Markt der Donau (und deren Nebenflüsse) fahren;
- d) Schubboote, deren Triebkraft 300 Kilowatt nicht übersteigt;
- e) Fluß-See-Schiffe und Trägerschiffsleichter, die ausschließlich internationale oder inländische Beförderungen auf Fahrstrecken mit einer Seestrecke ausführen;
- f) Schiffe, die ausschließlich zur Lagerung von Waren dienen, d.h. Schiffe, die der Be- und anschließenden Entladung von Waren am gleichen Ort dienen;
- g) Baggervorrichtungen wie Klappnachen und Schwimmbrücken sowie schwimmende Geräte von Bauunternehmen;
- h) Fähren;
- i) Schiffe der öffentlichen Verwaltung, soweit sie nicht zu gewerblichen Zwecken eingesetzt werden.

Artikel 3

1. Jeder Mitgliedstaat, dessen Wasserstraßen mit denen eines anderen Mitgliedstaats verbunden sind und dessen Flotte eine Kapazität von 100 000 Tonnen übersteigt (nachstehend »beteiligter Mitgliedstaat« genannt), errichtet im Rahmen seiner Rechtsvorschriften und mit eigenen Verwaltungsmitteln einen Fonds zur Koordinierung und Förderung der Gemeinschaftsflotten (nachstehend »Fonds« genannt).
2. Jeder Fonds wird von den zuständigen Behörden des beteiligten Mitgliedstaats verwaltet. Die Binnenschiffsverbände dieses Staates werden an der Verwaltung beteiligt.
3. Jeder Fonds muß drei getrennte Konten führen; eines für Trockenladungsschiffe, eines für Tankschiffe und ein weiteres für Schubboote.
4. Jeder Fonds verfügt über einen Reservefonds, in den die nachstehenden Mittel eingegeben werden:
 - Restmittel der bis zum 28. April 1999 durchgeführten Strukturbereinigungsmaßnahmen, die sich aus den Beiträgen der beteiligten Mitgliedstaaten, der Gemeinschaft und der Binnenschiffsverbände zusammensetzen;
 - Sonderbeiträge gemäß Artikel 4 dieser Verordnung;
 - Mittel, die bei einer schweren Marktstörung im Sinne des Artikels 7 der Richtlinie 96/75/EG des Rates bereitgestellt werden können.

5. Die Reservefonds können für geeignete Maßnahmen gemäß Artikel 7 der Richtlinie 96/75/EG des Rates, insbesondere für Strukturbereinigungsmaßnahmen auf Gemeinschaftsebene, gemäß den Bestimmungen des Artikels 6 dieser Verordnung in Anspruch genommen werden.

6. Die Reservefonds können gemäß Artikel 8 dieser Verordnung nur dann in Anspruch genommen werden, wenn die Binnenschifffahrtsverbände auf Gemeinschaftsebene dies einstimmig beantragen.

Artikel 4

1. Unter diese Verordnung fallende Schiffe, die vollständig neu gebaut oder aus Drittländern eingeführt wurden oder die in Artikel 2 Absatz 2 Buchstaben a), b) oder c) erwähnten inländischen Binnenwasserstraßen verlassen, können nur dann in Betrieb genommen werden ("Alt-für-neu-Regelung"), wenn der Eigentümer des in Betrieb zu nehmenden Schiffs

- entweder ohne Abwrackprämie nach einem von der Kommission festgelegten "Verhältnis" zwischen altem und neuem Schiffsraum eine Schiffsraumtonnage abwrackt
- oder an den Fonds, bei dem sein neues Schiff gemeldet ist oder den er nach Artikel 5 Absatz 2 gewählt hat, einen Sonderbeitrag in Höhe dieses Verhältnisses entrichtet oder eine unter diesem Verhältnis liegende Schiffsraumtonnage abwrackt und einen Betrag entrichtet, der dem Unterschied zwischen der Tonnage des neuen Schiffs und der abgewrackten Schiffsraumtonnage entspricht.

2. Das Verhältnis kann entsprechend dem Marktsegment für Trockenladungsschiffe, Tankschiffe und Schubboote unterschiedlich sein. Es ist stufenweise und spätestens nach fünf Jahren ab dem 28. April 1999 auf Null zu senken. Sobald das Verhältnis Null beträgt, wird das System zu einem Überwachungsmechanismus und kann nur bei einer schweren Marktstörung gemäß Artikel 7 der Richtlinie 96/75/EG erneut in Anspruch genommen werden.

3. Der Eigentümer eines Schiffs kann wählen, ob er zum Zeitpunkt der Inauftraggabe eines Schiffsneubaus oder der Beantragung der Einfuhr oder zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des neuen oder eingeführten Schiffs einen Sonderbeitrag entrichten oder alten Schiffsraum abwracken möchte, vorausgesetzt, das Schiff wird während der darauffolgenden 18 Monate in Betrieb genommen. Diese Wahl ist zum Zeitpunkt der Auftragsvergabe oder des Einfuhrantrags für das Schiff zu treffen. Das als Ausgleich für den Schiffsraum abzuwrackende Schiff ist vor Inbetriebnahme des neuen Schiffs abzuwracken. Der Eigentümer eines in Betrieb zu nehmenden Schiffs, der eine höhere Schiffsraumtonnage als erforderlich abgewrackt hat, erhält für die überschüssige Tonnage keinen finanziellen Ausgleich. Auf Beschluß der Kommission können Schiffe, die endgültig aus dem Markt genommen wurden, um für andere Zwecke als für die Güterbeförderung eingesetzt zu werden, als Ausgleichstonnage verwendet werden. Sie werden behandelt, als seien sie abgewrackt worden. Hierzu gehören Schiffe, die für humanitäre Zwecke eingesetzt werden, Museumsschiffe, Schiffe, die für Entwicklungsländer außerhalb des europäischen Kontinents bestimmt sind oder Schiffe, die gemeinnützigen Einrichtungen zur Verfügung gestellt werden.

4. Im Falle von Schubbooten tritt an die Stelle des Begriffs "Tonnage" der Begriff "Antriebsleistung".

5. Absatz 1 gilt auch für die Erhöhung der Binnenschiffskapazität durch die Verlängerung von Güterschiffen oder durch den Ersatz von Motoren bei Schubbooten.

6. Die Kommission kann Spezialschiffe von Absatz 1 ausnehmen. Spezialschiffe sind Schiffe, die aufgrund ihrer technischen Eigenschaften für die Beförderung eines Gütertyps ausgelegt und für die Beförderung anderer Güter technisch ungeeignet sind. Dieser Gütertyp kann nicht von Schiffen befördert werden, die nicht über besondere technische Ausrüstungen verfügen und ihre Eigentümer müssen sich schriftlich dazu verpflichten, während der Geltungsdauer der "Alt-für-neu-Regelung" mit ihren Schiffen keine anderen Güter zu befördern.

Artikel 5

1. Für Schiffe, die in einem der Mitgliedstaaten eingetragen sind, ist der Sonderbeitrag an den Fonds des Mitgliedstaats zu entrichten, in dem das Schiff eingetragen ist. Für Schiffe, die nicht eingetragen sind und von einem Unternehmen betrieben werden, das seinen Sitz in einem der beteiligten Mitgliedstaaten hat, ist der Sonderbeitrag an den Fonds des Mitgliedstaats zu entrichten, in dem das Unternehmen seinen Sitz hat.

2. Für Schiffe, die in einem anderen Mitgliedstaat eingetragen sind und für nichteingetragene Schiffe, die von einem Unternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat betrieben werden, ist der Sonderbeitrag nach Wahl des Eigentümers an einen der in den beteiligten Mitgliedstaaten eingerichteten Fonds zu zahlen.

Artikel 6

1. Bei einer schweren Marktstörung im Sinne des Artikels 7 der Richtlinie 96/75/EG kann die Kommission auf Antrag eines Mitgliedstaats, nach Stellungnahme des Ausschusses gemäß Artikel 8 der Richtlinie 96/75/EG und nach dem hierfür vorgesehenen Verfahren die "Alt-für-neu-Regelung" für einen begrenzten Zeitraum gemäß Artikel 7 der Richtlinie 96/75/EG wieder in Kraft setzen oder Strukturbereinigungsmaßnahmen ergreifen. Im Rahmen dieser Maßnahmen kann der Eigentümer eines Schiffs gemäß Artikel 2 Absatz 1, der dieses Schiff abwrackt, d.h. dessen Rumpf vollständig verschrottet oder im Falle eines Schubboots den Motor zerstört, vom Fonds, in dem er eingetragen ist, und innerhalb der verfügbaren finanziellen Mittel eine Abwrackprämie erhalten, deren Höhe von der Kommission gemäß Artikel 7 festgesetzt wird. Diese Prämie kann lediglich für ein Schiff gewährt werden, für das der Eigentümer den Nachweis erbringt, das es zur "aktiven Flotte" gehört, was bedeutet, daß

- das Schiff sich in einem guten Betriebszustand befindet und
- entweder ein gültiges Schiffsattest und ein gültiger Schiffsmeßbrief oder eine von der zuständigen Behörde eines der beteiligten Mitgliedstaaten erteilte Genehmigung zur Durchführung inländischer Beförderungen vorgelegt werden können und
- das Schiff in den 24 Monaten vor Stellung des Antrags auf Gewährung einer Abwrackprämie mindestens zehn Fahrten durchgeführt hat. Unter dem Begriff "Fahrt" ist eine gewerbliche Beförderung über eine Entfernung zu verstehen, die für eine Güterbeförderung gleicher Art (mehr als 50 km) als gewöhnlich gilt und deren

Beförderungsvolumen in einem vertretbaren Verhältnis zur Ladekapazität des Schiffs steht (mindestens 70%).

Für Schiffe, die infolge einer Havarie oder sonstiger Schäden nicht mehr reparaturfähig sind oder deren Reparaturkosten den Betrag der Abwrackprämie überschreiten, wird keine Prämie gewährt.

Haben die zuständigen Behörden begründete Zweifel am guten Betriebszustand eines Schiffs, für das eine Abwrackprämie beantragt wurde, können sie ein Gutachterbüro damit beauftragen, eine Bescheinigung auszustellen, die belegt, daß sich das betreffende Schiff in einem technischen Zustand befindet, der ihm die Teilnahme am Güterverkehr erlaubt. Erfüllt das Schiff diese Anforderungen nicht, kann die Abwrackprämie abgelehnt werden.

2. Die Fonds sind untereinander in Bezug auf die in Artikel 3 Absatz 3 genannten getrennten Konten solidarisch. Die finanzielle Solidarität gewährleistet allen Verkehrsunternehmen, für die diese Verordnung gilt, und unabhängig von dem Fonds, in dem das betreffende Schiff eingetragen ist, eine Gleichbehandlung bei der Rückzahlung aller Ausgaben und Fondsmittel nach Artikel 3 Absatz 4.

Artikel 7

1. Die Kommission legt getrennt für Trockenladungsschiffe, Tankschiffe und Schubboote folgendes fest:

- das im Rahmen der "Alt-für-neu-Regelung" geltende Verhältnis für die in Artikel 2 aufgeführten Schiffe,
- die Höhe der Sonderbeiträge,
- den Zeitraum, in dem die Abwrackprämien gemäß Artikel 6 gezahlt werden, deren Höhe und die Voraussetzungen für ihre Gewährung,
- die Bewertungskoeffizienten (gleichwertige Tonnagen) für die verschiedenen Binnenschiffstypen und -klassen.

2. Die Sonderbeiträge und die Abwrackprämien werden in Euro ausgedrückt. Sie sind für alle Fonds einheitlich.

3. Die Sonderbeiträge und Abwrackprämien werden bei Güterschiffen nach Tragfähigkeit und bei Schubbooten nach der Antriebsleistung berechnet.

4. Die Kommission legt die Einzelheiten der finanziellen Solidarität nach Artikel 6 Absatz 2 fest.

Bei ihren Entscheidungen berücksichtigt sie auch die Ergebnisse der Beobachtung des Verkehrsmarkts in der Gemeinschaft und seine voraussichtliche Entwicklung sowie die Notwendigkeit, eine Wettbewerbsverfälschung zu verhindern, soweit diese dem gemeinsamen Interesse entgegensteht. Um einen Beitrag zur Marktbeobachtung zu leisten, müssen die Eigentümer im Bau befindlicher oder eingeführter Schiffe die Fonds sechs Monate vor deren Inbetriebnahme hiervon unterrichten.

Artikel 8

Die Mitgliedstaaten können Maßnahmen treffen, um

- Binnenschiffsunternehmern, die sich aus diesem Gewerbe zurückziehen, die Erlangung einer vorgezogenen Altersrente oder die Umschulung auf eine andere Erwerbstätigkeit zu erleichtern;
- für Arbeitnehmer, die aufgrund von Abwrackaktionen aus der Binnenschifffahrt ausscheiden, Berufsbildungs- oder Umschulungsmaßnahmen durchzuführen;
- die Vereinigung von Partikulieren in Binnenschifffahrtsverbänden zu fördern;
- die technische Anpassung der Schiffe im Hinblick auf eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der technischen Sicherheitsanforderungen zu fördern;
- die berufliche Eignung der Binnenschiffer zu verbessern, um die Entwicklung und Zukunft des Berufsstands zu sichern.

Artikel 9

Die Gemeinschaft wird mit der Schweiz und anderen Drittländern die zur Anwendung dieser Verordnung erforderlichen Verhandlungen aufnehmen.

Artikel 10

1. Die Mitgliedstaaten beschließen die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen und teilen sie der Kommission mit.

Diese Maßnahmen müssen unter anderem eine laufende, wirksame Überwachung der Einhaltung der Verpflichtungen der Unternehmen aus dieser Verordnung und der einzelstaatlichen Durchführungsvorschriften sowie die Ahndung von Verstößen vorsehen.

2. Die Mitgliedstaaten erteilen der Kommission jährlich alle zweckdienlichen Auskünfte über die Ergebnisse der "Alt-für-neu-Regelung" sowie die Finanzlage der Fonds und ihres Reservefonds.

3. Die Kommission erläßt vor dem 29. April 1999 die ihr nach Artikel 7 obliegenden Beschlüsse.

4. Die Kommission sorgt für eine einheitliche und koordinierte Anwendung dieser Verordnung durch die Fonds.

Artikel 11

Diese Verordnung tritt am 29. April 1999 in Kraft.

Anlage zur Information

**ENTWURF FÜR EINE VERORDNUNG (EG) DER KOMMISSION
zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EG) Nr. .../99 des
Rates über Maßnahmen im Zusammenhang mit der Kapazität der
Binnenschiffsflotten der Gemeinschaft zur Förderung des Binnenschiffsverkehrs**

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EG) .../99 des Rates vom 1999¹ über Maßnahmen im Zusammenhang mit der Kapazität der Binnenschiffsflotten der Gemeinschaft zur Förderung des Binnenschiffsverkehrs, insbesondere Artikel 11 Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

gemäß Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. .../99 legt die Kommission die in dieser Verordnung aufgeführten praktischen Einzelheiten zur Durchführung der Maßnahmen im Zusammenhang mit der Kapazität der Binnenschiffsflotten der Gemeinschaft fest.

Es erscheint angebracht, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 247/97 der Kommission vom 10. Februar 1997² festgelegten Sätze der Sonderbeiträge beizubehalten, da sie sich als wirksam erwiesen haben.

Es erscheint ferner angebracht, die in Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. .../99 des Rates aufgeführten unterschiedlichen Verhältnisse für Tankschiffe gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2812/94 der Kommission vom 18. November 1994³, für Schubboote gemäß der Verordnung Nr. 2310/96 vom 2. Dezember 1996⁴ und für Trockenladungsschiffe gemäß der Verordnung Nr. 742/98 vom 2. April 1998⁵ beizubehalten.

Damit die finanzielle Solidarität zwischen den Fonds zur Koordinierung und Förderung der Gemeinschaftsflotten wirksam werden kann, sollte die Kommission am Anfang jedes Jahres zusammen mit den zuständigen Instanzen der Fonds die verfügbaren Mittel des Reservefonds buchmäßig erfassen und im Falle einer neuen Strukturbereinigungsmaßnahme die Konten ausgleichen.

Die Mitgliedstaaten und die die Binnenschiffsverkehrsunternehmen vertretenden Organisationen auf Gemeinschaftsebene wurden zu den in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen angehört -

1

2 ABl. L 40 vom 11.2.97, S. 11.

3 ABl. L 298 vom 19.11.94, S. 22.

4 ABl. L 313 vom 3.12.96, S. 8.

5 ABl. L 103 vom 3.4.98, S. 3.

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN -

Artikel 1

In dieser Verordnung werden unter anderem die Höhe der Sonderbeiträge gemäß Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. .../99, die Verhältnisse der "Alt-für-neu-Regelung" gemäß Artikel 7 der vorgenannten Verordnung sowie die praktischen Einzelheiten zur Durchführung der Maßnahmen im Zusammenhang mit der Kapazität der Binnenschiffahrtsflotten der Gemeinschaft festgelegt, um im Bedarfsfall Abwrackprämien zu gewähren.

Sonderbeiträge

Artikel 2

1. Die Höhe der Sonderbeiträge wird für die einzelnen Schiffstypen oder -klassen innerhalb einer Marge von 70 - 115% wie folgt festgelegt*:

- Trockenladungsschiffe:

- Motorgüterschiffe: [120]*Euro/t,
- Schubleichter: 60 Euro/t,
- Schleppkähne: [43]*Euro/t;

- Tankschiffe:

- Motorgüterschiffe: [216]*Euro/t,
- Schubleichter: 108 Euro/t,
- Schleppkähne: [39]*Euro/t;

- Schubboote:

180 Euro/kW mit einer linearen Erhöhung bis auf 240 Euro/kW für eine Antriebskraft von 1000 kW oder mehr.

2. - Für Schiffe mit einer Tragfähigkeit mit weniger als 450 Tonnen ermäßigen sich die Höchstsätze der Sonderbeiträge gemäß Absatz 1 um 30%.
- Für Schiffe mit einer Tragfähigkeit zwischen 450 und 650 Tonnen ermäßigen sich die Höchstsätze der Sonderbeiträge für jede unter einer Tragfähigkeit von 650 t liegenden Tonne um 0,15%.
- Für Schiffe mit einer Tragfähigkeit zwischen 650 Tonnen und 1650 Tonnen erhöhen sich die Höchstsätze der Sonderbeiträge linear von 100 auf 115%; für Schiffe mit einer Tragfähigkeit von mehr als 1650 Tonnen betragen die Höchstsätze der Sonderbeiträge 115%.

3. Die Umrechnung der in Euro festgesetzten Sonderbeiträge in die Landeswährung des betreffenden Fonds erfolgt zu dem amtlichen Wechselkurs, der zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des ersten Amtsblatts der Europäischen Gemeinschaften des betreffenden

* Vorläufiger Richtwert

Jahres gilt, das die für die Euro-Geschäfte des Europäischen Währungsinstituts im Monat Januar geltenden Zinssätze enthält.

Verhältnisse der "Alt-für-neu-Regelung"

Artikel 3

Ab dem 29. April 1999 unterliegt die Inbetriebnahme von Schiffen den Bedingungen des Artikels 4 Absatz 1 der Verordnung Nr. .../99:

1. Für Trockenladungsschiffe gilt das Verhältnis $[1,25:1]^*$ (Verhältnis zwischen alter und neuer Tonnage).
2. Für Tankschiffe gilt das Verhältnis $[1,50:1]^*$.
3. Bei Schubbooten gilt das Verhältnis $[1:1]^*$.

Finanzielle Solidarität

Artikel 4

1. Damit die verfügbaren Mittel des Reservefonds verbucht und die finanzielle Solidarität im Sinne von Artikel 6 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. .../99 zwischen den einzelnen Fonds wirksam werden kann, legt jeder Fonds der Kommission alljährlich zu Jahresbeginn folgende Angaben vor:

- die Einnahmen des Fonds im Vorjahr, sofern diese zur Zahlung von Abwrackprämien oder Förderungsmaßnahmen (R_{dv}) bestimmt sind;
- die im Vorjahr für Abwrackprämien oder Fördermaßnahmen (P_v) eingegangenen finanziellen Verpflichtungen des Fonds;
- der zum 1. Januar des Vorjahres bestehende Überschuß des Fonds aus Einnahmen zur Zahlung von Abwrackprämien oder Fördermaßnahmen (S_v).

2. Anhand der Angaben gemäß Absatz 1 stellt die Kommission zusammen mit den Fondsinstanzen folgende Beträge fest:

- die Summe der von den Fonds im Laufe des Vorjahres eingegangenen finanziellen Verpflichtungen zur Zahlung von Abwrackprämien oder Förderungsmaßnahmen (P);
- die Summe der gesamten Vorjahreseinnahmen aller beteiligten Fonds (R_{dv});
- die Höhe des Gesamtüberschusses aller beteiligten Fonds zum 1. Januar des Vorjahres (S);

* Vorläufiger Richtwert

- die normalisierten jährlichen finanziellen Verpflichtungen (P_{nn}) jedes Fonds, die nach folgender Formel berechnet werden:

$$P_{nn} = \frac{P_i}{(R_{dt} + S_i)} \times (R_{dn} + S_n)$$

- für jeden Fonds die Differenz zwischen den jährlichen finanziellen Verpflichtungen (P_n) und den normalisierten jährlichen finanziellen Verpflichtungen (P_{nn});
- die Beträge, die jeder Fonds mit jährlichen finanziellen Verpflichtungen unter den normalisierten jährlichen finanziellen Verpflichtungen ($P_n < P_{nn}$) an Fonds mit jährlichen finanziellen Verpflichtungen über den normalisierten jährlichen finanziellen Verpflichtungen ($P_n > P_{nn}$) abführt.

3. Die in Betracht kommenden Fonds überweisen vor dem 1. März des laufenden Jahres den anderen Fonds die Beträge gemäß Absatz 2 Buchstabe a) zweiter Gedankenstrich und Absatz 2 Buchstabe b) sechster Gedankenstrich.

Tonnageäquivalent

Artikel 5

1. Wenn ein Schiffseigner ein Schiff gemäß Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. .../99 in Betrieb nimmt und einen anderen Schiffstyp zur Abwrackung anbietet, wird das als Berechnungsgrundlage zu verwendende Tonnageäquivalent innerhalb der zwei nachstehenden Schiffgruppen mit folgenden Bewertungskoeffizienten ermittelt:

- Trockenladungsschiffe:
 - Motorgüterschiffe über 650 t: 1,00,
 - Schubleichter über 650 t: 0,50,
 - Schleppkähne über 650 t: 0,36;
- Tankschiffe:
 - Motorgüterschiffe über 650 t: 1,00,
 - Schubleichter über 650 t: 0,50,
 - Schleppkähne über 650 t: 0,18.

2. Bei Schiffen mit einer Tragfähigkeit von weniger als 450 Tonnen werden die Koeffizienten im Sinne von Absatz 1 um 30% verringert. Bei Schiffen mit einer Tragfähigkeit von 650 bis 450 Tonnen werden diese Koeffizienten für jede unter einer Tragfähigkeit von 650 Tonnen liegende Tonne um 0,15% verringert.

Konsultationen

Artikel 6

1. Die Kommission konsultiert die Mitgliedstaaten, wenn sie eine Änderung dieser Verordnung beabsichtigt.
2. Die Kommission holt bei Fragen, die mit Maßnahmen betreffend die Kapazität der Binnenschiffahrtsflotten der Gemeinschaft in Zusammenhang stehen, die Stellungnahme einer Gruppe ein, die aus Sachverständigen der Binnenschiffahrtsverbände der Gemeinschaft und der beteiligten Mitgliedstaaten besteht. Diese Gruppe wird als "Sachverständigengruppe - Maßnahmen im Zusammenhang mit der Kapazität und der Förderung der Binnenschiffahrtsflotten der Gemeinschaft" bezeichnet.

Schlußbestimmungen

Artikel 7

Diese Verordnung tritt am Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Die Verordnung (EWG) Nr. 1102/89 gilt bis zum Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung.

**AUSWIRKUNGEN DER VORGESCHLAGENEN RICHTLINIE
AUF DIE UNTERNEHMEN
UNTER BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG DER KLEINEN UND
MITTLEREN UNTERNEHMEN**

Titel der vorgeschlagenen Verordnungen:

Vorschlag für eine Verordnung (EG) des Rates über Maßnahmen im Zusammenhang mit der Kapazität der Binnenschiffahrtsflotten der Gemeinschaft zur Förderung des Binnenschiffsverkehrs sowie Entwurf für eine Verordnung (EG) der Kommission zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EG) Nr. .../99 des Rates über Maßnahmen im Zusammenhang mit der Kapazität der Binnenschiffahrtsflotten der Gemeinschaft zur Förderung des Binnenschiffsverkehrs.

Verordnungsvorschlag

1. Notwendigkeit eines Rechtsakts der Gemeinschaft unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips in diesem Bereich und wichtigste Ziele

Aufgrund der spezifischen Merkmale des Binnenschiffahrtsektors, insbesondere im Zusammenhang mit der Kapazität, sowie der aufgrund der Liberalisierung des Marktes zum 1. Januar 2000 erforderlichen strukturellen Veränderungen, muß ein gemeinsames Konzept zur Verwirklichung des angestrebten Zieles geschaffen werden, um zunächst eine Übergangsregelung für den Schiffsraumüberhang und im Anschluß einen Überwachungsmechanismus zu gewährleisten. Dieser neue Vorschlag tritt an die Stelle der Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 des Rates und ermöglicht die Beibehaltung gemeinschaftlich koordinierter Maßnahmen im Kapazitätsbereich, ohne dabei die Auswirkungen der seit 1989 auf Gemeinschaftsebene durchgeführten Strukturbereinigungsmaßnahmen zunichte zu machen. Ferner wird der gemeinschaftliche Marktinterventionsmechanismus während eines Zeitraums von maximal 5 Jahren abgebaut, damit die erforderliche Einheitlichkeit und Transparenz des Marktes erzielt werden kann.

Auswirkungen auf die Unternehmen

2. Betroffene

a) Mittelbare Auswirkungen (ggf. neue Tätigkeiten)

- Partikuliere
- Reedereien (Eigentümer von mehr als drei Binnenschiffahrtsschiffen)
- Partikulierschifferverbände oder -genossenschaften

Positive Auswirkungen: Die schrittweise Verringerung des Verhältnisses (Alt für neu) innerhalb eines Zeitraums von höchstens fünf Jahren ermöglicht es den Binnenschiffern, sich auf den liberalisierten Markt vorzubereiten:

- Einbeziehung der Mehrkosten (über einen Zeitraum von 5 Jahren), die mit den vor dem 28. April 1999 zu entrichtenden höheren Sonderbeiträgen verbunden sind;

- effizientere Modernisierung der Flotte (im Falle der Donauflotte mit unmittelbarer Wirkung);
- stärkere Absicherung in der Zukunft, da das in der Einrichtung befindliche Marktobservatorium eine uneingeschränkte Marktüberwachung ermöglicht, wodurch neue Trends der Überinvestition und der Überkapazität im Binnenschiffahrtssektor verhindert werden dürften.

b) Unmittelbare Auswirkungen (Angebot von Beförderungsdiensten)

- alle Unternehmen, die Waren befördern lassen müssen (Verlader)

Positive Auswirkungen: Es stehen bessere Beförderungsmittel zur Verfügung und die Straßenverkehrsüberlastung nimmt ab.

3. Verpflichtungen der Unternehmen aufgrund der Verordnung

Während eines Zeitraums von höchstens fünf Jahren müssen die Partikuliere an Bord ihres neuen oder aus einem Drittland eingeführten Schiffes den Nachweis über die Zahlung des Sonderbeitrags oder die Abwrackung alten Schiffsraums mit sich führen.

4. Voraussichtliche wirtschaftliche Folgen der Verordnung

Positive Auswirkungen für den Binnenschiffahrtsmarkt: Wahrung der seit 1989 durch Strukturbereinigungsmaßnahmen erzielten Ergebnisse im Hinblick auf die Liberalisierung des Marktes zum 1. Januar 2000 (ab diesem Zeitpunkt müssen die Binnenschiffahrtsunternehmen keine jährlichen Beiträge mehr zur Finanzierung dieser Strukturbereinigungsmaßnahme entrichten). Die Transportmittel verlieren nicht an Wert und allzu große Unterschiede in der wirtschaftlichen Lage von Unternehmern, die hohe Sonderbeiträge vor dem 28. April 1999 entrichten mußten und solchen, die nach dem 28. April 2004 keine Zahlungen mehr zu leisten haben, werden vermieden. Durch das freie Spiel der Marktkräfte können Effizienz und Rentabilität des Binnenschiffahrtsmarktes vergrößert werden. Durch die Beibehaltung eines Überwachungsmechanismus, der lediglich bei schweren Marktstörungen in Anspruch genommen wird, läßt sich eine sichere Zukunft des Marktes (psychologische Auswirkungen) gewährleisten.

Negative Auswirkungen auf Partikuliere, die während der fünf Jahre noch weitere, jedoch geringere (im Vergleich zu den vorausgegangenen 10 Jahren) Sonderbeiträge für Investitionen in Schiffsneubauten oder Einfuhren aus Drittländern zu entrichten haben. Andererseits wird die Zahlung dieser Beiträge weitestgehend durch Rentabilitätsvorteile ausgeglichen, die diese Unternehmen in einem sanierten Binnenschiffahrtsmarkt haben.

5. Bestimmungen der vorgeschlagenen Verordnung, die der besonderen Lage kleiner und mittlerer Unternehmen (KMU) Rechnung tragen.

Der Binnenschiffahrtssektor besteht hauptsächlich aus KMU (1-3. Schiffe), und die Kommission trägt diesem Umstand bei der Festlegung der Sonderbeiträge nach Schiffstyp und -größe Rechnung, so daß die kleinsten KMU nicht benachteiligt werden.

Konsultation

6. Organisation, die zu der vorgeschlagenen Verordnung konsultiert wurden, und ihre wichtigsten Auffassungen.

OEB Europäische Schifferorganisation
UINF Internationale Binnenschifffahrts-Union
UNICE Union der Europäischen Industrie- und Arbeitgeberverbände

- Generelle Übereinkunft hinsichtlich der Notwendigkeit eines Übergangszeitraums, um die Errungenschaften der Strukturbereinigungsmaßnahmen zu wahren.
- Einstimmige Übereinkunft der beiden berufsständischen Organisation (OEB und UINF) hinsichtlich der Notwendigkeit, in der Zukunft über ein Instrument zu verfügen, das ein schnelles Vorgehen bei Überkapazitäten zuläßt und mit dessen Hilfe im Krisenfall eine optimale Marktregulierung vorgenommen werden kann.
- Alle Organisationen befürworten eine Verbesserung und Entwicklung des Marktbeobachtungssystems.

27.11.98

Beschluß
des Bundesrates

Vorschlag einer Verordnung (EG) des Rates über Maßnahmen im Zusammenhang mit der Kapazität der Binnenschiffsflotten der Gemeinschaft zur Förderung des Binnenschiffsverkehrs

KOM(98) 541 endg.; Ratsdok. 11641/98

Der Bundesrat hat gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG von der Vorlage Kenntnis genommen.

Der Beschluß ist gemäß § 35 GO BR gefaßt worden.