

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr

A. Zielsetzung

Durch die Gesetzesänderung soll der Abwrackaktion ihre ursprüngliche Bedeutung zurückgegeben und erhalten werden. Gegenwärtig kann nur solcher unwirtschaftlicher Schiffsraum prämiengünstig abgewrackt werden, der bereits am 1. Januar 1969 bei Trockengüterschiffen 20 Jahre und bei Tankschiffen 12 Jahre alt sein mußte; das Mindestalter wurde dadurch von Jahr zu Jahr höher und die Zahl der prämiengünstigten Schiffe zunehmend kleiner. Dies soll geändert werden: Durch eine entsprechende Änderung der Voraussetzungen für die Altersbestimmung soll das ursprüngliche Mindestalter auf Dauer Geltung erlangen.

B. Lösung

Die Bindung des für die Abwrackung erforderlichen Schiffsalters von 20 bzw. 12 Jahren an das Stichdatum 1. Januar 1969 wird beseitigt; statt dessen muß dieses Mindestalter des Schiffes am 1. Januar desjenigen Kalenderjahres vorliegen, in dem der Antrag gestellt wird.

C. Alternativen

keine

D. Kosten

keine

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
14 (34) — 930 03 — Bi 7/78

Bonn, den 7. Dezember 1978

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr mit Begründung (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 463. Sitzung am 20. Oktober 1978 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus der Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Bundesregierung stimmt dem Änderungsvorschlag des Bundesrates zu.

Schmidt

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Gesetz über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Januar 1969 (BGBl. I S. 65), zuletzt geändert durch Artikel 95 des Gesetzes vom 14. Dezember 1976 (BGBl. I S. 3341), wird wie folgt geändert:

1. In § 31 c Abs. 1 Satz 1, in § 32 a Abs. 1 und 2 sowie in § 32 b Satz 2 werden jeweils die Worte „Wasser- und Schifffahrtsdirektion Duisburg“ durch die Worte „Wasser- und Schifffahrtsdirektion West“ ersetzt.

2. § 31 d Abs. 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Die Beiträge sind, soweit sie nicht 30 Tage nach Fälligkeit erbracht worden sind, mit 2 vom Hundert über dem jeweiligen Diskontsatz zu verzinsen; sie werden nach der Abgabenordnung beigetrieben.“

3. § 32 a wird wie folgt geändert:

- a) in Absatz 1 Satz 2 werden die Worte „1. Januar 1967“ durch die Worte „1. Januar 1978“ ersetzt;
- b) in Absatz 4 Nr. 1 werden die Worte „am 1. Januar 1967“ durch die Worte „mindestens während der der Antragstellung unmittelbar

vorangegangenen fünf Kalenderjahre“ ersetzt;

- c) in Absatz 4 Nr. 2 werden die Worte „am Tage des Inkrafttretens dieses Gesetzes“ durch die Worte „am 1. Januar des Kalenderjahres der Antragstellung“ ersetzt;

- d) Absatz 7 erhält folgende Fassung:

„(7) Die nach Absatz 2 zu leistenden Beiträge sind, soweit sie nicht 30 Tage nach Fälligkeit erbracht worden sind, mit 2 vom Hundert über dem jeweiligen Diskontsatz zu verzinsen; sie werden nach der Abgabenordnung beigetrieben.“

4. In § 32 b Satz 1 werden die Worte „nach dem 1. Januar 1969“ durch die Worte „nicht mindestens drei Jahre vor der Auszahlung der Prämie“ ersetzt.

Artikel 2

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes auch im Land Berlin. Rechtsverordnungen, die auf Grund dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes.

Artikel 3

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Begründung**A. Allgemeine Bemerkungen**

Gegenwärtig kann nur solcher unwirtschaftlicher Schiffsraum prämiengünstig abgewrackt werden, der 29 Jahre (Trockengüterschiffe) bzw. 21 Jahre (Tankschiffe) alt ist. Der Grund dafür liegt darin, daß das Schiffsalter von 20 bzw. zwölf Jahren ausnahmslos bereits zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der gesetzlichen Abwrackregelung am 1. Januar 1969 erreicht sein mußte (§ 32 a Abs. 1 BSchVG); d. h. die Zeit nach dem Stichtag kann nicht berücksichtigt werden. Durch Änderung des Binnenschiffsverkehrsgesetzes soll diese ursprüngliche Alter dauerhaft Geltung erlangen.

Die neue Regelung bezweckt, die Wirksamkeit der gesetzlichen Abwrackaktion zu erhalten. Die Abwrackaktion hat sich zur Behebung verkehrs- und volkswirtschaftlicher Schäden in der Binnenschifffahrt, insbesondere infolge des Überhangs unwirtschaftlichen Schiffsraumes, bewährt. Es sind inzwischen rd. 1,7 Millionen Tonnen unwirtschaftlichen Schiffsraums abgewrackt worden. Es besteht allerdings nach wie vor eine nicht unerhebliche Überkapazität. Die Beseitigung dieses Überhangs wird durch die geltende Regelung nicht mehr hinreichend sichergestellt: Die Erfolge der laufenden Abwrackaktion haben den Bestand an prämienfähigen Schiffen schrumpfen lassen, weil Schiffe, die heute bereits ein Alter von mehr als 29 bzw. 21 Jahre haben müssen, immer seltener werden. Dies ist besonders ausgeprägt in der Tankschifffahrt, weil Tankschiffe auf Grund der technischen Entwicklung zunehmend schneller unwirtschaftlich werden. Die Gesetzesänderung wird der Abwrackaktion infolgedessen ihre ursprüngliche Bedeutung zurückgeben. Sie entspricht den Bestrebungen im Schifffahrtsgewerbe.

B. Auswirkungen der Gesetzesänderung auf den Bundeshaushalt

Durch die Gesetzesänderung entstehen keine Kosten für den Bundeshaushalt. Die Abwrackaktion wird finanziell ausschließlich durch Zwangsbeiträge der Schifffahrt gespeist. Prämien werden grundsätzlich nur in dem Maße ausgeschüttet, wie Beiträge eingegangen sind. Vorzeitige Auszahlung ist allerdings möglich unter Einschaltung der Lastenausgleichsbank.

C. Auswirkungen der Gesetzesänderung auf das Frachtniveau der Binnenschifffahrt

Eine Anhebung des Frachtniveaus ist nicht zu erwarten, da die Abwrackung den Abbau von Überkapazität bezweckt und damit nur möglichen Preisverfall verhindern soll.

D. Bemerkungen zu den einzelnen Vorschriften**Zu Artikel 1***— Nummer 1*

Die Änderung ist erforderlich geworden auf Grund der Neuordnung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, die der Bundesminister für Verkehr im Rahmen der Verbesserung von Organisation und Wirtschaftlichkeit der Verwaltung vorgenommen hat.

— Nummern 2 und 3 Buchstabe d

Mit Einführung der Verzinsungspflicht fälliger Beiträge zur Frachtüberwachung und zum Abwrackfonds wird einer seit langem vom Bundesrechnungshof erhobenen Forderung entsprochen.

— Nummer 3 Buchstabe a

Das Stichtatum, als Begrenzung für den Referenzzeitraum, in dem überwiegend innerdeutsche Verkehrsleistungen erbracht werden müssen, soll zeitnäher gelegt werden.

— Nummer 3 Buchstabe b

Die Regelung stellt wie bisher eine Alternative zu § 32 a Abs. 1 Satz 2 dar. Sie soll jedoch verhindern, daß sich Eigentümer ausländischer Schiffe, die das erforderliche Alter aufweisen, kurzfristig auf die Abwrackung einstellen können, um so ohne Betätigung im innerdeutschen Verkehr in den Genuß von Prämien zu gelangen. Die Zeitspanne der Eintragung — bisher durch zurückliegendes Fixdatum sichergestellt — wird gleitend gestaltet. Die Dauer von fünf Jahren entspricht auch den Vorstellungen des Schifffahrtsgewerbes.

— Nummer 3 Buchstabe c

Die Regelung stellt im Gegensatz zur bisherigen Fassung sicher, daß die Prämienberechtigung stets an das gleichbleibende Mindestalter eines Schiffes von 20 bzw. 12 Jahren geknüpft ist.

— Nummer 4

Entsprechend der Zielsetzung, Überkapazität abzubauen, soll eine Reinvestition erschwert werden, allerdings nur in Schiffsneubauten und in Schiffe, die jünger als drei Jahre alt sind.

Zu Artikel 2

Diese Vorschrift enthält die übliche Berlin-Klausel.

Zu Artikel 3

Zum Inkrafttreten der neuen Vorschriften bedarf es keiner Übergangsfristen.

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 463. Sitzung am 20. Oktober 1978 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie folgt Stellung zu nehmen:

Artikel 1 nach Nummer 4 (§ 34)

Nach Nummer 4 ist folgende Nummer 5 anzufügen:

„5. In § 34 wird der Halbsatz

„, der mindestens einmal vierteljährlich vom Bundesminister für Verkehr einberufen wird“ gestrichen.“

Begründung

Es hat sich gezeigt, daß zwei Sitzungen des Länderfachausschusses für Angelegenheiten der Binnen-

schifffahrt im Jahr zur Erörterung der anstehenden Fragen voll ausreichen. Das Bundesverkehrsministerium hat daher in der 73. Sitzung des Länderfachausschusses am 27. Juli 1976 angekündigt, bei einer Novellierung des Gesetzes eine Beschränkung auf eine Sitzung im Jahr anzustreben.

Es erscheint unzweckmäßig, die Mindestzahl der Sitzungen je Jahr in dem Gesetz festzuschreiben. Die Praxis hat sich auch über die Bestimmung des Gesetzes hinweggesetzt. Seit Jahren wird der Ausschuß nicht mehr vierteljährlich einberufen.

Die Änderung entspricht im übrigen den „Grundsätzen für die Bildung und Arbeitsweise von Fachausschüssen auf Referentenebene im Verkehrsbereich“.