

Beschlußempfehlung und Bericht
des Ausschusses für Verkehr (14. Ausschuß)

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
– Drucksache 11/2580 Nr. 42 –

Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates über die Strukturbereinigung in
der Binnenschifffahrt – KOM(88) 111 endg.
»Rats-Dok. Nr. 6426/88«

A. Problem

Die EG-Kommission schlägt eine EG-einheitliche Abwrackaktion vor, um die Überkapazitäten in der Binnenschifffahrt zu beseitigen.

B. Lösung

Zustimmung zu der Vorlage mit bestimmten Vorbehalten.

Einmütigkeit im Ausschuß

C. Alternativen

entfallen

D. Kosten

entfallen

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird ersucht, bei den weiteren Verhandlungen in Brüssel auf eine weitere Verbesserung des anliegenden Verordnungsentwurfs gemäß dem nachfolgenden Bericht hinzuwirken.

Bonn, den 12. Oktober 1988

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Jobst

Ewen

Vorsitzender

Berichterstatler

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

DER RAT DER EUROPÄISCHEN
GEMEINSCHAFTEN —

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

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Seit einiger Zeit besteht bei den Flotten, die das Netz der untereinander verbundenen Binnenwasserstraßen von Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg und den Niederlanden befahren, ein struktureller Schiffsraumüberhang, der die Verkehrswirtschaft, vor allem den Binnenschiffsgüterverkehr dieser Länder, stark beeinträchtigt.

In den nächsten Jahren ist in diesem Bereich nicht mit einem ausreichenden Nachfrageanstieg zu rechnen, der diesen Kapazitätsüberhang auffangen könnte, denn der Anteil der Binnenschifffahrt am gesamten Verkehrsmarkt geht wegen der allmählichen Veränderungen in der Grundstoffindustrie, die hauptsächlich auf dem Wasserwege versorgt wird, ständig zurück.

Die von einigen Mitgliedstaaten auf Landesebene ergriffenen Abwrackmaßnahmen hatten zwar einen gewissen Erfolg, konnten jedoch den Überhang nicht in ausreichendem Maße verringern, weil es vor allem an einer internationalen Koordinierung dieser Maßnahmen fehlte.

Ein gemeinsames Vorgehen, bei dem die Mitgliedstaaten zusammen gezielte Maßnahmen ergreifen, ist eine der wesentlichen Voraussetzungen für den Abbau des bestehenden Schiffsraumüberhangs.

Zu diesem Zweck sind in Mitgliedstaaten, in denen die Binnenschifffahrt eine bedeutende Rolle spielt, Abwrackfonds eingerichtet worden. Unternehmen, die ihren Sitz in anderen Mitgliedstaaten haben, aber Beförderungen auf den untereinander verbundenen Binnenwasserstraßen zwischen den betreffenden Mitgliedstaaten ausführen, müssen sich an einem der eingerichteten Abwrackfonds beteiligen.

Wegen des gegenwärtig sehr hohen Kapazitätsüberhangs, der für einen raschen Abbau dieses Überhangs voraussichtlich unzureichenden Finanzmittel und der Gefahr eines erneuten Nachfragerückgangs infolge weiterer industrieller Veränderungen erscheint es angezeigt, auf unbestimmte Zeit die zur Beseitigung des

Kapazitätsüberhangs erforderlichen rechtlichen, administrativen und finanziellen Voraussetzungen zu schaffen.

Der Kapazitätsüberhang ist generell in allen Bereichen des Binnenschiffsgüterverkehrsmarktes zu verzeichnen. Die zu beschließenden Maßnahmen müssen daher allgemein eingeführt werden und für alle Frachtschiffe und Schubboote gelten. Schiffe, die besondere Abmessungen haben oder ausschließlich auf geschlossenen nationalen Märkten tätig sind und deshalb nicht zum Überhang auf den betreffenden Binnenwasserstraßen beitragen, könnten jedoch ausgenommen werden. Private Flotten, die Beförderungen im Werkverkehr durchführen, sind jedoch wegen ihres Einflusses auf die Verkehrsmärkte in das System einzubeziehen.

Da zwischen den Märkten für Trockenladungen und Tankladungen grundlegende Unterschiede bestehen, ist es wünschenswert, in jedem Abwrackfonds getrennte Konten für Trockenladungsschiffe und Tankschiffe einzurichten.

Im Rahmen einer dem Vertrag entsprechenden Wirtschaftspolitik ist die Strukturbereinigung eines bestimmten Wirtschaftszweigs vor allem Sache der betreffenden Marktteilnehmer. Die Binnenschifffahrtsunternehmen müssen daher die Kosten des einzuführenden Systems tragen.

Damit das System anlaufen kann und von Anfang an einsatzfähig wird, sollte jedoch eine Vorfinanzierung durch die beteiligten Mitgliedstaaten in Form von Darlehen vorgesehen werden. Angesichts der wirtschaftlich schwierigen Lage der Unternehmen sollten diese Darlehen zinsfrei gewährt werden.

Gemäß Artikel 74 des Vertrages werden dessen Zielsetzungen, was den Verkehrsbereich betrifft, im Rahmen einer gemeinsamen Politik verfolgt. Wie sich aus Artikel 77 ergibt, kann diese Verkehrspolitik sich auf Beihilfen stützen, insbesondere, wenn diese den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs entsprechen. Das Vorgehen der Kommission auf diesem Gebiete, einschließlich der Beihilfen, muß jedoch die verschiedenen allgemeinen Zielsetzungen von Artikel 3 — insbesondere von Buchstabe f bezüglich des Wettbewerbs — berücksichtigen. Wie bei allen Beihilfen, die den Bestimmungen der Artikel 92 ff. EWGV unterliegen, muß sichergestellt sein, daß die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen und deren Durchführung den Wettbewerb nicht in einem dem gemeinsamen Interesse entgegenstehenden Maße durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen

oder Produktionszweige verfälschen oder zu verfälschen drohen. Um daher die betreffenden Unternehmen den gleichen Wettbewerbsbedingungen zu unterwerfen, sind für die an die Abwrackfonds zu entrichtenden Beiträge und die Abwrackprämien einheitliche Sätze festzulegen. Auch sollten Abwrackaktionen in allen beteiligten Mitgliedstaaten gleichzeitig, auf gleiche Dauer und unter gleichen Bedingungen eingeleitet werden.

Es muß verhindert werden, daß der Erfolg koordinierter Abwrackmaßnahmen nicht durch eine gleichzeitige Inbetriebnahme von zusätzlichem Schiffsraum zunichte gemacht wird. Bei anhaltend hohem Kapazitätsüberhang können sich vorübergehende Maßnahmen als notwendig erweisen, die zwar diese Investitionen bremsen, aber weder den Zugang zum Binnenschiffahrtsmarkt vollständig blockieren noch zu einer Kontingentierung der Flotten der Mitgliedstaaten führen dürfen.

Im Rahmen des geplanten Systems sind soziale Maßnahmen für Arbeitnehmer wünschenswert, die endgültig aus der Binnenschiffahrt ausscheiden oder in einen anderen Wirtschaftszweig abwandern möchten.

Da es sich um ein System der Gemeinschaft handelt, müssen Entscheidungen über dessen Funktionieren nach Anhörung der Mitgliedstaaten und der europäischen Binnenschiffahrtsverbände auf Gemeinschaftsebene getroffen werden. Die Befugnis zum Erlass dieser Entscheidungen sowie zur Überwachung von deren Durchführung und der Einhaltung der in dieser Verordnung vorgesehenen Wettbewerbsbedingungen muß der Kommission übertragen werden.

Um Wettbewerbsverzerrungen auf den betreffenden Märkten zu verhüten und die Wirksamkeit des geplanten Systems zu erhöhen, ist es wünschenswert, daß die Schweiz für ihre Flotte, welche die untereinander verbundenen Binnenwasserstraßen zwischen den betreffenden Mitgliedstaaten befährt, ähnliche Maßnahmen einführt. Es empfiehlt sich, daß die Kommission gemäß dem Vertrag im Namen der Gemeinschaft entsprechende Verhandlungen mit diesem Land aufnimmt –

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

1. Binnenschiffe, die Beförderungen auf Binnenwasserstraßen der Mitgliedstaaten ausführen, unterliegen einem System zur Strukturbereinigung der Binnenschiffahrt unter nachstehenden Bedingungen.
2. Dieses System erstreckt sich auf
 - Maßnahmen, die auf den Abbau der strukturellen Kapazitätsüberhänge durch Abwrackaktionen abzielen,
 - Begleitmaßnahmen, die darauf abzielen, die Vergrößerung von bestehenden oder die Entstehung neuer Kapazitätsüberhänge zu verhindern.

Artikel 2

1. Diese Verordnung gilt für Frachtschiffe und Schubboote, die zu Beförderungen im gewerblichen Verkehr oder im Werkverkehr dienen, in einem Mitgliedstaat immatrikuliert sind oder in Ermangelung einer Immatrikulation 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 Reeder tätig ist.

2. Diese Verordnung gilt nicht für
 - a) Schiffe, die ausschließlich mit den übrigen Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft nicht verbundene Binnenwasserstraßen befahren;
 - b) – Schubboote, deren Triebkraft 300 Kilowatt nicht übersteigt,
 - Fluß-See-Schiffe und Trägerschiffsleichter, die ausschließlich Beförderungen mit einer Seestrecke ausführen,
 - Fähren,
 - Schiffe im Dienst der öffentlichen Verwaltung, soweit sie nicht zu gewerblichen Zwecken eingesetzt sind.

Artikel 3

1. Jeder der Mitgliedstaaten, deren Wasserstraßen mit denen eines anderen Mitgliedstaats verbunden sind und deren Flotte eine Kapazität von 100 000 Tonnen übersteigt, nachstehend „die beteiligten Mitgliedstaaten“ genannt, richtet im Rahmen seiner Rechtsvorschriften und mit seinen eigenen Verwaltungsmitteln einen Abwrackfonds, nachstehend „Fonds“ genannt, ein.
2. Jeder Fonds wird von den zuständigen Behörden des beteiligten Mitgliedstaats verwaltet. Die Binnenschiffahrtsverbände dieses Staates wirken an der Verwaltung mit.
3. Jeder Fonds muß für Trockenladungsschiffe und Tankschiffe getrennte Konten führen.

Artikel 4

1. Für jedes der in Artikel 2 genannten und vom Geltungsbereich der Verordnung nicht ausgenommenen Schiffe entrichtet der Eigner einen gemäß Artikel 6 festgesetzten Beitrag an einen der nach Artikel 3 gegründeten Fonds.
2. Für Schiffe, die in einem der beteiligten Mitgliedstaaten immatrikuliert sind, und für nicht immatrikulierte Schiffe, die von einem in einem dieser Mitgliedstaaten ansässigen Unternehmen betrieben werden, ist der Beitrag an den Fonds des Mitgliedstaats der Immatrikulation des Schiffes bzw. an den Fonds des Mitgliedstaats, in dem das Unternehmen seinen Sitz hat, zu entrichten.

3. Für die in einem anderen Mitgliedstaat immatrikulierten Schiffe und für nicht immatrikulierte Schiffe, die von einem in einem dieser anderen Mitgliedstaaten ansässigen Unternehmen betrieben werden, ist der Beitrag an einen in den beteiligten Mitgliedstaaten eingerichteten Fonds nach Wahl des Schiffseigners zu entrichten.

Diese Wahl ist ein für allemal zu treffen und gilt für alle Schiffe eines Eigners bzw. für alle von demselben Unternehmen betriebenen Schiffe.

Artikel 5

1. Der Eigner eines Schiffes, für das Beiträge entrichtet wurden, erhält beim Abwracken dieses Schiffes aus dem Fonds, dem das Schiff angehört, im Rahmen der diesem zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel eine Abwrackprämie gemäß Artikel 6. Anspruch auf die Abwrackprämie hat nur ein Eigner, der nachweisen kann, daß das Schiff zur aktiven Flotte gehört.
2. Ist ein Fonds aus Mangel an Geldmitteln nicht in der Lage, den ihm vorliegenden Anträgen auf Abwrackprämien zu genügen und weisen demgegenüber andere Fonds einen Überschuß auf, weil bei ihnen nicht genügend Anträge eingegangen sind, so wird die finanzielle Solidarität der Fonds in Anspruch genommen.

Artikel 6

1. Die Kommission legt getrennt für Trockenladungsschiffe und Tankschiffe sowie für Schubboote
 - die Höhe der für jedes Schiff an den Fonds zu zahlenden Jahresbeiträge,
 - die Höhe der Abwrackprämien,
 - die Zeiten der Abwrackaktionen, in denen Abwrackprämien gezahlt werden, und die Voraussetzungen für ihre Gewährung,
 - die Bewertungskoeffizienten für die verschiedenen Binnenschiffstypen und -klassen
 fest.
2. Die für alle Fonds einheitlichen Beitragssätze und Abwrackprämien werden in ECU ausgedrückt.
3. Die Höhe der Beitragssätze wird so festgesetzt, daß die Fonds ausreichende Mittel erhalten, um einen wirkungsvollen Beitrag zum Abbau der strukturellen Ungleichgewichte zwischen Angebot und Nachfrage in der Binnenschifffahrt leisten zu können. Sie ist außerdem so festzusetzen, daß sie für die Binnenschifffahrtsunternehmen angesichts ihrer wirtschaftlich schwierigen Lage tragbar ist.

Die Beiträge werden nach der Tragfähigkeit und Triebkraft des Schiffes berechnet. Es sind Jahresbeiträge, die zu Beginn des Jahres gegen eine Bescheinigung, die als Zahlungsnachweis gilt, entrichtet werden müssen. Diese Bescheinigung muß ab 1. März des betreffenden Jahres an Bord des

Schiffes bzw. bei unbemannten Binnenschiffen an Bord des Schubbootes mitgeführt werden.

Bei einer ordnungsgemäß nachgewiesenen Stilllegung des Schiffes, die länger als drei aufeinanderfolgende Monate dauert, kann der Beitrag im Verhältnis zur Dauer dieser Stilllegung erstattet werden.

4. Die Kommission legt die Abwrackzeiten, in denen Abwrackprämien gezahlt werden können, sowie die Voraussetzungen für die Gewährung dieser Prämien aufgrund der bei den einzelnen Schiffstypen oder -klassen angestrebten Ziele fest, wobei sie den finanziellen Möglichkeiten der Fonds Rechnung trägt.
5. Die Kommission legt die Verfahrensweise zur finanziellen Solidarität der Fonds laut Artikel 5 Absatz 2 fest.
6. Die Kommission trifft die Entscheidungen im Sinne der Absätze 1 bis 5 nach Anhörung der Mitgliedstaaten und der Binnenschifffahrtsverbände auf Gemeinschaftsebene.

Bei ihren Entscheidungen berücksichtigt sie auch die Ergebnisse der Beobachtung der Verkehrsmärkte in der Gemeinschaft und ihre voraussichtliche Entwicklung sowie die Notwendigkeit, eine Wettbewerbsverfälschung zu verhindern, sofern diese dem gemeinsamen Interesse entgegensteht.

Artikel 7

Unbeschadet der Bestimmungen des Vertrags und seiner Durchführungsvorschriften im Bereich der Beihilfen können die beteiligten Mitgliedstaaten die auf ihrem Hoheitsgebiet eingerichteten Fonds in Form von Darlehen vorfinanzieren. Die Fonds zahlen die ihnen gewährten Beträge nach einem zuvor aufgestellten Plan ohne Zinsen zurück.

Artikel 8

1. Während einer von der Kommission nach Artikel 6 beschlossenen Abwrackaktion dürfen Schiffe, für die diese Verordnung nach Artikel 2 gilt und die entweder Neubauten sind oder aus einem Drittland eingeführt wurden oder gemäß Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe a nicht unter diese Verordnung fallen, nur dann auf den Wasserstraßen nach Artikel 3 in Betrieb genommen werden, sofern
 - der Eigner des in Betrieb zu nehmenden Schiffes ohne Abwrackprämie eine Schiffsraumtonnage abwrackt, die der Tonnage dieses Schiffes entspricht,
 - oder, wenn er kein Schiff abwrackt, er an den Fonds, bei dem sein neues Schiff gemeldet ist oder den er nach den Bestimmungen von Artikel 4 gewählt hat, einen Sonderbeitrag in Höhe der Abwrackprämie entrichtet, die für die laufende Abwrackperiode für eine Tonnage, die der Tonnage des neuen Schiffes entspricht, festgelegt wurde,

- oder, wenn er eine geringere Tonnage als die Tonnage des neuen Schiffes, das er in Betrieb nehmen will, abwrackt, er an den betreffenden Fonds einen Sonderbeitrag in Höhe der Abwrackprämie zahlt, die zu diesem Zeitpunkt dem Unterschied zwischen der Tonnage des neuen Schiffes und der abgewrackten Schiffsraumtonnage entspricht.

Dies gilt nicht für Schiffe, deren Eigner nachweisen kann, daß sie an dem Tag, an dem eine Abwrackaktion beschlossen wurde, bereits im Bau waren.

2. Bei hohen strukturellen Kapazitätsüberhängen, die in der Binnenschifffahrt der Gemeinschaft oder auf einem ihrer Märkte anhalten dürften, kann die Kommission nach Anhörung der europäischen Binnenschifffahrtsverbände auf Gemeinschaftsebene und im Einvernehmen mit den beteiligten Mitgliedstaaten beschließen, die in Absatz 1 genannte abzuwrackende Tonnage und die Sonderbeiträge für die Inbetriebnahme neuen Schiffsraums bis auf das Doppelte zu erhöhen.

Die Kommission legt zugleich den Durchführungszeitraum dieser Maßnahme fest.

Artikel 9

Die Mitgliedstaaten treffen Maßnahmen, um

- Binnenschiffsunternehmen, die sich aus diesem Gewerbe zurückziehen, den vorzeitigen Eintritt in den Ruhestand oder die Umschulung auf eine andere Erwerbstätigkeit zu erleichtern;
- Arbeitnehmern, die aufgrund von Abwrackaktionen aus der Binnenschifffahrt ausscheiden, eine vorzeitige Altersrente zu zahlen und Berufsbildungs- oder Umschulungsmaßnahmen durchzuführen.

Artikel 10

Die Kommission handelt mit der Schweiz im Namen der Gemeinschaft Regelungen aus, damit dieses Land ähnliche Maßnahmen, wie sie die Gemeinschaft nach dieser Verordnung beschlossen hat, durchführt.

Artikel 11

1. Die Mitgliedstaaten beschließen bis zum 31. Oktober 1988 nach Konsultierung der Kommission die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen. Diese Maßnahmen müssen unter anderem eine laufende, strenge Überwachung der Einhaltung ihrer Verpflichtungen aus dieser Verordnung und der einzelstaatlichen Durchführungsvorschriften durch die Unternehmen sowie die Ahndung von Verstößen vorsehen.
2. Während der Dauer einer Abwrackaktion erteilen die Mitgliedstaaten der Kommission halbjährlich alle zweckdienlichen Auskünfte über den Verlauf der Aktion, vor allem über die Finanzlage des Fonds, die Zahl der eingereichten Abwrackanträge und die tatsächlich abgewrackte Tonnage.
3. Die Kommission trifft bis zum 30. November 1988 die ihr nach Artikel 6 obliegenden Entscheidungen und gegebenenfalls Entscheidungen im Sinne von Artikel 8 Absatz 2.

Artikel 12

Diese Verordnung tritt am 1. Juli 1988 in Kraft.

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

Folgenabschätzung des Vorschlags einer Verordnung des Rates über die Strukturbereinigung in der Binnenschifffahrt für KMU und Beschäftigung

1. Verpflichtungen aus der Anwendung der vorgeschlagenen Richtlinie

In den Mitgliedstaaten, in denen Abwrackfonds nach der vorgeschlagenen Richtlinie noch eingerichtet werden müssen, erwächst den Unternehmen vor allem die Pflicht, den Jahresbeitrag zu zahlen und den Zahlungsnachweis an Bord des Schiffes mitzuführen.

2. Vorteile für die Unternehmen

Die Maßnahmen zum Abbau von strukturellem Schiffsraumüberhang können ebenfalls zu einer Sanierung dieses Bereichs beitragen, die sich in einer Rentabilitätssteigerung für alle Binnenschiffsunternehmen der betroffenen Mitgliedstaaten niederschlägt.

3. Nachteile für die Unternehmen

Ja, da sie einen jährlichen Beitrag an den Abwrackfonds überweisen müssen. Diese Beitragszahlung wird jedoch reichlich aufgewogen durch die Vorteile, die den Unternehmen in Form von Rentabilitätssteigerung aus einem sanierten Binnenschiffahrtsmarkt erwachsen.

4. Auswirkungen auf die Beschäftigung

Den Binnenschiffsunternehmen steht es frei, Schiffe abzuwracken. Im übrigen empfiehlt die Kommission in ihrem Vorschlag soziale Maßnahmen seitens der Mitgliedstaaten, gegebenenfalls mit Zuschüssen aus dem Europäischen Sozialfonds, für Personen, deren Arbeitsplatz von einer Schiffsabwrackaktion beeinträchtigt wird.

5. Gab es eine vorherige Konzertierung mit den Sozialpartnern?

Ja, die europäischen Binnenschiffahrtsverbände haben sich positiv zu den allgemeinen Prinzipien des Strukturbereinigungsplans für die Binnenschifffahrt geäußert, der in diesem Vorschlag einer Richtlinie dargelegt wird. Die Gewerkschaften waren nicht gegen diesen Plan eingestellt.

6. Gibt es ein weniger zwingendes Alternativkonzept?

Nein, das in der Verordnung dargelegte Konzept wird von den Mitgliedstaaten und dem Binnenschiffahrtsgewerbe befürwortet.

Begründung

I. Einleitung

1. In der Binnenschifffahrt der Gemeinschaft besteht zur Zeit ein starkes strukturelles Ungleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage. Kapazitätsüberhänge sind nichts völlig Neues; während der vergangenen zehn Jahre gab es sie zu verschiedenen Zeiten in unterschiedlichem Umfang. Bestimmte Anzeichen wie die steigende Zahl von Schiffen, die auf Ladung warten, die Dauer bis zum Abschluß eines Frachtvertrags und der verstärkte Verfall der Frachtraten lassen jedoch den Schluß zu, daß der strukturelle Schiffsraumüberhang in den letzten Jahren besonders große Ausmaße angenommen hat.

Hierfür gibt es viele Gründe: Die Änderung der Nachfragestruktur auf den Binnenschiffahrtsmärkten ist sicherlich der wichtigste. Die rückläufige Kohleförderung, die Stahlkrise, das schrumpfende Baugewerbe und die veränderte Energieversorgung wirkten sich sehr negativ auf die Binnenschifffahrt aus. Die positive Entwicklung auf anderen Märkten, zum Beispiel im Containerverkehr, konnten die Verkehrsverluste nicht ausgleichen. Die Unternehmen selbst haben auch Fehlentscheidungen getroffen, die durch eine unzureichende Kenntnis der betreffenden Märkte und Marktentwicklungen oder eine zu optimistische Bewertung der Prognosen zu Fehlinvestitionen geführt haben.

Die Kapazitätsüberhänge führen, gleich, welche Faktoren ihnen zugrunde liegen, zu einer ständigen Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage im Binnenschiffs-Güterverkehr. Die jüngsten Entwicklungen am Binnenschiffahrtmarkt und die Nachfrageprognosen lassen darauf schließen, daß sich nichts bessert, wenn nicht sofort Maßnahmen zum Abbau der überschüssigen Kapazität ergriffen werden.

2. In den Flotten der Mitgliedsländer mit untereinander verbundenen Binnenwasserstraßen, d. h. diejenigen von Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg und die Niederlande, ist ein besonders hoher Schiffsraumüberhang zu verzeichnen. Die Kapazitätsüberhänge sind schwer in Zahlen zu fassen; nach Angaben des Gewerbes und der betreffenden Mitgliedstaaten kann der gegenwärtige Schiffsraumüberhang auf etwa 20 % der Gesamttonnage der Flotten dieser fünf Länder geschätzt werden.

Da das Gewerbe die strukturelle Überkapazität nicht aus eigener Kraft auffangen kann, haben die betreffenden Mitgliedstaaten Abhilfemaßnahmen ergriffen und sich unter anderem an der diesbezüglichen Empfehlung der Kommission aus

dem Jahre 1969 orientiert¹⁾. In Belgien, Deutschland, Frankreich und den Niederlanden wurden nationale Abwrackaktionen für Binnenschiffe durchgeführt. Diese Aktionen mit unterschiedlicher Laufzeit und mit unterschiedlichen Zielen und Ergebnissen haben seit 1969 (Beginn der deutschen Abwrackaktion) dazu geführt, daß insgesamt 9 400 Schiffe mit einer Tragfähigkeit von über vier Millionen Tonnen aus dem Binnenschiffahrtmarkt genommen wurden. Seit dem Ausbruch der gegenwärtigen Binnenschiffahrtsskrise im Jahre 1980 wurden 2 230 Schiffe mit einer Tragfähigkeit von ca. einer Million Tonnen abgewrackt, während Frankreich ein begrenztes staatliches Programm für den Aufkauf von Binnenschiffen durchführt.

3. Die nationalen Abwrackaktionen seit 1980 konnten den strukturellen Überhang nicht in ausreichendem Maße verringern, obwohl eine große Zahl von Schiffen abgewrackt wurde. Dies erklärt sich in erster Linie durch die weiterhin rückläufige Nachfrage und die Indienststellung produktiver Neubauten, hauptsächlich in der Zeit von 1978 bis 1981. Zudem haben modernere Transport- und Umschlagtechniken und die in den letzten Jahren ausgebauten Binnenwasserstraßen die Leistungsfähigkeit der Schiffe erhöht, ohne daß der Verkehr in gleichem Maße zugenommen hätte. Ein weiterer wichtiger Faktor ist die Lebensdauer der Schiffe: In einigen Fällen nehmen über 60 Jahre alte Schiffe noch am Verkehr teil. Daher kann der Schiffsraum nur langsam abgebaut werden. Deshalb müssen Abwrackaktionen durchgeführt werden, um das Angebot rasch an die Verkehrsnachfrage anzupassen.
4. Wenn die Abwrackaktionen seit 1980 nicht zur Beseitigung von strukturellen Kapazitätsüberhängen geführt haben, so ist das auch auf zwei weitere Faktoren zurückzuführen: Einmal wurden die Abwrackaktionen nicht gleichzeitig in allen Mitgliedstaaten, die in Frage gekommen wären, durchgeführt. Das hatte zur Folge, daß aufgrund des engverflochtenen Binnenwasserstraßennetzes der Kapazitätsüberhang der Länder ohne Abwrackmaßnahmen die Erfolge der gemeinsamen Bemühungen anderer Länder teilweise zunichte gemacht hat. Zum anderen sind die nationalen Abwrackaktionen nicht in ausreichender Weise mit Bestimmungen verbunden, die für die Dauer einer Abwrackaktion neue Investitionen in Schiffe, bei denen ohnehin ein Überhang besteht, gebremst hätten.

¹⁾ Empfehlung der Kommission an die Mitgliedstaaten vom 31. Juli 1968 über die strukturelle Sanierung des Marktes im Binnenschiffsgüterverkehr (ABl. Nr. L 218 vom 4. September 1968).

II. Allgemeines

5. Unter besonderer Berücksichtigung der beiden letzten Faktoren schlägt die Kommission, um einen schnellen Abbau des strukturellen Kapazitätenüberhangs zu ermöglichen, eine Lösung mit folgenden Schwerpunkten vor:

- eine Koordinierung der nationalen Abwrackaktionen auf Gemeinschaftsebene durch die Harmonisierung von Inhalt und Umfang dieser Maßnahmen;
- eine Regelung, die während einer koordinierten Abwrackaktion verhindert, daß die Erfolge dieser Aktion durch die Inbetriebnahme zusätzlicher Schiffe zunichte gemacht werden.

Solche Maßnahmen werden übrigens auch von den europäischen Berufsverbänden der Binnenschifffahrt gefordert.

6. Das beabsichtigte System gründet sich auf die nationalen Abwrackfonds, d. h. auf Fonds, die bereits bestehen oder in Ländern, in denen die Binnenschifffahrt eine bedeutende Rolle spielt, noch eingerichtet werden müssen. Die Kommission hat geprüft, ob es sinnvoll ist, einen internationalen Abwrackfonds einzurichten. Es hat sich gezeigt, daß die Nutzung von Regelungen und Verfahren bereits bestehender oder früherer Abwrackfonds der einzelnen Mitgliedstaaten in der schwierigen Lage der Binnenschifffahrt eine bessere Gewähr dafür bietet, so bald wie möglich mit einer koordinierten Abwrackaktion beginnen zu können. Die Einrichtung eines internationalen Fonds könnte viele institutionelle und administrative Fragen aufwerfen, die den Beginn der geplanten Abwrackaktion erheblich verzögern könnten.

Nationale Abwrackfonds sollten also in den Mitgliedstaaten eingerichtet werden, deren Wasserstraßen mit denen eines anderen Mitgliedstaates verbunden sind und deren Binnenschiffsflotte eine Kapazität von 100 000 Tonnen nicht übersteigt. Gegenwärtig könnten solche Fonds in Belgien, Deutschland, Frankreich und in den Niederlanden, nachstehend die „beteiligten Mitgliedstaaten“ benannt, eingerichtet werden. Was Luxemburg betrifft, so wünschen die Behörden dieses Landes keinen eigenen Fonds für die Schiffe der Flotte des Großherzogtums einzurichten, da diese Flotte sehr klein ist; die luxemburgischen Binnenschiffsunternehmer sollten jedoch ihre Schiffe bei einem Fonds ihrer Wahl anmelden.

Dies sollte auch für andere Binnenschiffsunternehmen als die der fünf vorher genannten Länder gelten, sofern ihre Schiffe auf dem Binnenwasserstraßennetz dieser fünf Länder Beförderungen ausführen: diese Unternehmen sind verpflichtet, sich bei einem bestehenden Abwrackfonds anzumelden. Was die Schiffe aus Drittländern betrifft, so wird der Fall der Schweizer Flotte in Punkt 11 behandelt. Die Schiffe aus Ostblockländern brauchen nicht im Rahmen dieser Regelung berücksichtigt zu werden, da ihr Eindringen auf die Wasserstraßen der beteiligten Mitgliedstaaten die

Zielsetzungen der Regelung nicht gefährdet. Nach der Verordnung Nr. 2919/85 des Rates¹⁾ können nur Schiffe, die eine „wirkliche Verbindung“ mit einem Rheinuferstaat oder einem EG-Mitgliedstaat haben, Beförderungen auf den durch die Revidierte Rheinschiffsahrtsakte betroffenen Wasserstraßen ausführen. Auf den anderen Wasserstraßen der beteiligten Mitgliedstaaten ist die Teilnahme von Schiffen aus Ostblockländern technischen und administrativen Bedingungen unterworfen, was zur Folge hat, daß diese Schiffe nur in einem geringeren Maße an dem betreffenden Binnenschiffsmarkt teilnehmen können.

Mitgliedstaaten, in deren Hoheitsgebiet ein Abwrackfonds eingerichtet wird, verwalten diesen Fonds mit ihren administrativen Möglichkeiten. In jedem beteiligten Mitgliedstaat wirken die Binnenschiffsverbände dieses Landes an der Verwaltung seines Fonds mit.

Das Abwracksystem muß aufgrund des gegenwärtig sehr hohen Überhangs, der für einen raschen Abbau dieses Überhangs unzureichenden Finanzmittel und der Gefahr eines erneuten Nachfragerückgangs als Dauereinrichtung konzipiert werden, die jederzeit wirkungsvoll gegen einen Kapazitätenüberhang eingesetzt werden kann. Es soll für alle Frachtschiffe und Schubboote gelten, die Güterbeförderungen im gewerblichen Verkehr oder im Werkverkehr auf dem Binnenschiffsahrtsnetz zwischen den beteiligten Mitgliedstaaten durchführen. Es sollte jedoch eine Ausnahmemöglichkeit für Schiffe geben, die besondere technische Merkmale aufweisen oder ausschließlich auf geschlossenen nationalen Märkten tätig sind und deshalb nicht zum Überhang auf den betreffenden Binnenwasserstraßen beitragen.

Auch wenn sich alle Binnenschiffsahrtsunternehmen der Gemeinschaft, die Güterbeförderungen auf dem Wasserstraßennetz besorgen, an der Strukturbereinigung in der Binnenschifffahrt beteiligen müssen, so brauchen sie doch nur auf freiwilliger Basis abzuwracken, da jedes Unternehmen selbst entscheiden soll, ob es Schiffe abwracken läßt.

7. Eine reibungslose Durchführung des Abwracksystems setzt ein Höchstmaß an Gemeinsamkeiten voraus, damit grundlegende Unterschiede in den wesentlichen Bedingungen und Kriterien der nationalen Fonds keine Ungleichheiten ergeben können.

Deshalb

- sind die Abwrackaktionen in allen beteiligten Mitgliedstaaten gleichzeitig, für die gleiche Dauer und unter gleichen Bedingungen einzuleiten;
- werden die Abwrackfonds durch Jahresbeiträge für alle auf den Binnenwasserstraßen zwischen den beteiligten Mitgliedstaaten eingesetzten Frachtschiffe oder Schubboote fi-

¹⁾ ABl. Nr. L 280 vom 22. Oktober 1985.

nanziert. Die Beiträge werden nach der Tragfähigkeit und Triebkraft der betreffenden Schiffe berechnet. Die Beiträge müssen unter Berücksichtigung der schwierigen wirtschaftlichen Lage für die Binnenschiffsverkehrsunternehmen tragbar sein. Der Schiffseigner überweist die Beiträge an den Fonds;

- sollten die betreffenden Mitgliedstaaten eine Vorfinanzierung in Form von rückzahlbaren zinslosen Darlehen vorsehen, damit die Maßnahmen sofort eingeleitet werden können;
- sollten die Beiträge der Unternehmen und die Prämien für das Abwracken eines Schiffs für alle beteiligten Mitgliedstaaten in einheitlichen Sätzen festgelegt werden; die Berechnung sollte in einer einheitlichen und stabilen Währung, etwa in ECU, vorgenommen werden.

Da zwischen den Märkten für Trockenladungen und Tankladungen grundlegende Unterschiede bestehen, empfiehlt es sich, in jedem Abwrackfonds getrennte Konten für Trockenladungsschiffe und Tankschiffe einzurichten. Schubboote können auf beiden Verkehrsmärkten eingesetzt werden und müssen daher dem Rechnungswesen des Bereichs, in dem sie im Laufe des Jahres vor dem Inkrafttreten der Richtlinie die meisten Beförderungen durchgeführt haben, zugeordnet werden.

8. Der zweite Teil der Maßnahmen soll während einer koordinierten Abwrackaktion die Investitionen in zusätzliche Schiffe bremsen. Da diese Maßnahmen jedoch nicht zu einer vollständigen Blockierung des Zugangs zum Binnenschiffahrtsmarkt oder einer Kontingentierung der Flotten führen dürfen, kann eine im Jargon allgemein als „Ooud voor Nieuw“ (Alt für Neu) bezeichnete Faustregel angewandt werden. Verkehrsunternehmen, die während einer koordinierten Abwrackaktion zusätzlichen Schiffsraum in Betrieb nehmen wollen (Neubauten bzw. Schiffe aus einem Drittland oder einem Stromgebiet außerhalb des Anwendungsbereichs der Regelung), müssen

a) alte Tonnage abwracken, die der Tonnage der neu erworbenen Schiffe entspricht. In diesem Fall erhält er jedoch keine Prämie für das abgewrackte Schiff;

b) oder, wenn er nicht abwrackt, einen Sonderbeitrag an den Fonds zahlen.

Bei anhaltend hohem strukturellem Kapazitätsüberhang können der unter a) aufgeführte abzuwrackende Schiffsraum und der unter b) aufgeführte Sonderbeitrag bis auf das Doppelte heraufgesetzt werden.

Während der koordinierten Abwrackaktion müssen die Mitgliedstaaten außerdem auf alle Beihilfen verzichten, die Investitionen in zusätzlichen Schiffsraum fördern könnten. Die Kommission wird hierauf bei der Ausübung ihrer Kompetenzen nach Artikel 93 des EWG-Vertrags zu achten haben. Sie wird bei Annahme der Verordnung

durch den Rat hierzu eine entsprechende Erklärung abgeben.

9. Um die sozialen Folgen einer koordinierten Abwrackaktion auf Verkehrsunternehmer und Arbeitnehmer im Binnenschiffsverkehr zu mildern, sollten die Mitgliedstaaten Begleitmaßnahmen für diejenigen vorsehen, die aus der Binnenschiffahrt endgültig ausscheiden oder in einen anderen Wirtschaftszweig abwandern möchten.

10. Da es sich um ein gemeinschaftsweites Abwracksystem handelt, muß über dieses System auf Gemeinschaftsebene entschieden werden; die Kommission müßte das Recht haben, diese Entscheidungen nach Konsultation der Mitgliedstaaten und der europäischen Binnenschiffahrtsverbände aufgrund der Beobachtung der Verkehrsmärkte und ihrer voraussichtlichen Entwicklungen zu treffen. Die Kommission entscheidet also insbesondere über

- den Beginn und die Dauer einer koordinierten Abwrackaktion,
- die Höhe der Jahresbeiträge und Abwrackprämien,
- die Vergabe der Abwrackprämien,
- die Bewertungskoeffizienten für die verschiedenen Schiffsklassen,
- die finanzielle Solidarität der Abwrackfonds.

Bei anhaltend hohem Kapazitätsüberhang kann die Kommission außerdem beschließen, den Umfang des abzuwrackenden Schiffsraums und die Sonderbeiträge für die Inbetriebnahme neuen Schiffsraums bis auf das Doppelte heraufzusetzen.

11. Die Schweiz zeigte sich in der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) an einer dieser Verordnung ähnlichen Lösung des Problems der Überhänge interessiert. Weil die Schweizer Flotte auf den Binnenschiffahrtsstraßen zwischen den betreffenden Mitgliedstaaten Beförderungen durchführt, sollte die Gemeinschaft daher ein Abkommen mit der Schweiz aushandeln, damit dieses Land ähnliche Maßnahmen wie in der vorliegenden Verordnung einführt. Die Kommission sollte vom Rat ein Mandat zu solchen Verhandlungen erhalten.

12. Das empfohlene System müßte eigentlich ohne weiteres mit der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vereinbar sein. Die freie Rheinschiffahrt wird von der vorgeschlagenen Regelung nicht beeinträchtigt. Außerdem sind die Beiträge zum Abwrackfonds zwar obligatorisch, aber nicht als Benutzungsgebühren anzusehen, da sie weder von Beförderungsaufträgen noch von Frachtsätzen abhängen. Ferner beruht eine Abwrackung immer auf einer freiwilligen Entscheidung der Verkehrsunternehmer.

13. Im Ergebnis hält die Kommission angesichts der gegenwärtigen Schwierigkeiten der Binnenschiffahrt die in diesem Verordnungsentwurf vorgeschlagenen Maßnahmen im Rahmen der ge-

meinsamen Verkehrspolitik für unerlässlich. Nur eine strukturbereinigte Binnenschifffahrt, die den Anforderungen der Nachfrage besser gerecht wird, kann ihre Wettbewerbsstellung und Rentabilität verbessern und 1992 auch die Herausforderung des Binnenmarktes bestehen.

III. Besondere Erwägungen

Artikel 1

Keine Bemerkungen.

Artikel 2

Absatz 1

Die dem heutigen Überangebot an Schiffsraum zugrunde liegenden Faktoren, insbesondere der Nachfragerückgang, betreffen sowohl den gewerblichen als auch den Werkverkehr. Daher ist es notwendig, die Verordnung auf alle Binnenschiffsgüterverkehrsmärkte anzuwenden. Im übrigen wird in der internationalen Rheinschifffahrt rechtlich nicht zwischen gewerblichem und Werkverkehr unterschieden. Aus diesem Grund würde es sich für die praktische Durchführung der Regelung schwierig erweisen, sie auf nur eine dieser beiden Verkehrsarten zu beschränken.

Absatz 2

Buchstabe a betrifft Schiffe, die andere als die miteinander verbundenen Binnenwasserstraßen der fünf Mitgliedstaaten befahren (Beispiel: britische und italienische Binnenwasserstraßen).

Im Bereich des Schubverbandverkehrs besteht der Kapazitätsüberhang sowohl bei Frachtschiffen als auch bei Schubbooten. Daher müssen diese Binnenschiffe ebenfalls in die Verordnung einbezogen werden. Allerdings könnten kleine Schubboote mit einer Antriebskraft von weniger als 300 kW ausgenommen werden, weil sie im wesentlichen im Kurzstreckenverkehr (beispielsweise Hafenverkehr) eingesetzt werden und bei Schubbooten mit dieser Maschinenleistung praktisch kein Kapazitätsüberhang besteht.

Artikel 3

Keine Bemerkungen.

Artikel 4

Die Schiffe werden auf den Namen ihres Eigners immatrikuliert bzw. registriert, selbst wenn sie von einer anderen Person betrieben werden. Daher soll nicht der Betreiber, sondern der Schiffseigner, der übrigens

auch die Abwrackprämie erhält, die Beiträge zum Abwrackfonds entrichten.

Artikel 5

Keine Bemerkungen.

Artikel 6

Die jährlichen Beitragssätze werden aufgrund der Tragfähigkeit und der Zugkraft der Binnenschiffe festgelegt. Dies erfordert die Anwendung von Bewertungskoeffizienten, die so festzusetzen sind, daß die Wert- und Produktivitätsunterschiede je Tonne und Kilowatt der einzelnen Schiffstypen berücksichtigt werden.

Die Höhe der jährlichen Beiträge, die den Binnenschiffsunternehmen aufgrund ihrer schwierigen Wirtschaftslage auferlegt werden können, dürfen durchschnittlich 1 % des Jahresumsatzes dieser Unternehmen nicht übersteigen.

Die von der Kommission festgesetzten Jahresbeitragsätze richten sich nach der jeweiligen Marktlage. Sie können auch bei Null liegen, falls die Finanzlage der Abwrackfonds dies erlaubt.

Artikel 7

Angeichts der Schwierigkeiten, mit denen die Binnenschifffahrt zur Zeit zu kämpfen hat, ist es wünschenswert, daß die Mitgliedstaaten die Abwrackfonds in Form von zinsfreien Darlehen vorfinanzieren. Eine derartige Vorfinanzierung ist eine ausnahmsweise und vorübergehende Maßnahme mit dem Ziel, im Rahmen eines Sanierungsplans einen Kapazitätsüberhang zu beseitigen, der ernste strukturelle Schwierigkeiten zur Folge hat. Diese Maßnahme entspricht den Kriterien nach Artikel 3 Abs. 1 Buchstabe d der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates vom 4. Juni 1970 über Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr¹⁾ und ist mit den Gemeinschaftsvorschriften über Beihilfen vereinbar.

Artikel 8

Bei der Bestimmung der „gleichwertigen Tragfähigkeit“ der verschiedenen Binnenschiffstypen sind die gleichen Bewertungskoeffizienten anzuwenden wie für die Berechnung der Jahresbeiträge und der Abwrackprämien.

Artikel 9, 10, 11 und 12

Keine Bemerkungen.

¹⁾ ABl. Nr. L 130 vom 15. Juni 1970.

Bericht des Abgeordneten Ewen

Die in der Anlage wiedergegebene EG-Vorlage wurde durch Drucksache 11/2580 Nr. 42 vom 24. Juni 1988 nach § 93 der Geschäftsordnung dem Ausschuß für Verkehr federführend sowie dem Haushaltsausschuß zur Mitberatung überwiesen. Der Ausschuß für Verkehr hat die Vorlage in seiner Sitzung am 12. Oktober 1988 behandelt.

I. Ziel und Inhalt der Vorlage

In den EG-Mitgliedstaaten Bundesrepublik Deutschland, Niederlande, Frankreich und Belgien besteht ein erheblicher Kapazitätsüberhang in der Binnenschifffahrt. Die EG-Kommission schlägt daher eine EG-einheitliche Abwrackaktion vor, um überalterten Schiffsraum aus dem Markt zu nehmen und den Kapazitätsüberhang auf diese Weise abzubauen. Im einzelnen ist folgendes vorgesehen:

1. In den vier genannten Staaten werden nationale Abwrackfonds eingerichtet. Die Schiffseigner richten für den von ihnen genutzten Schiffsraum einen Beitrag an diesen Fonds, der in seiner Höhe von der EG-Kommission festgesetzt wird.
2. Aus diesen Fonds werden Abwrackprämien für das Abwracken eines Schiffes gezahlt. Die Höhe der Abwrackprämie wird ebenfalls von der Kommission festgesetzt.
3. Zwischen den nationalen Abwrackfonds gibt es eine finanzielle Solidarität. Die Verfahrensweise wird von der Kommission festgelegt.
4. Neuer Schiffsraum darf während der Dauer der Abwrackaktion nur dann in Betrieb genommen werden, wenn gleichzeitig entsprechender alter Schiffsraum abgewrackt wird oder aber eine Sonderprämie an den Abwrackfonds gezahlt wird.
5. Arbeitnehmer, die aufgrund von Abwrackaktionen aus der Binnenschifffahrt ausscheiden, erhalten vorzeitige Altersrente oder werden umgeschult.

II. Verlauf der Ausschlußberatungen

Der Ausschuß für Verkehr begrüßt einmütig den anliegenden EG-Vorschlag zur Strukturbereinigung der Binnenschifffahrt. Er hält es jedoch für erforderlich, diesen Entwurf bei den weiteren Verhandlungen in Brüssel wie folgt zu verbessern:

1. Die Bundesrepublik Deutschland hat seit 1969 eine nationale Abwrackaktion mit großem Erfolg durchgeführt. Diese Aktion wurde durch Finanzbeiträge des deutschen Binnenschifffahrtsgewerbes finan-

ziert. In den Jahren seit 1980 wurden die Kapazitäten der deutschen Rheinflotte um 7,1 v. H. reduziert, während auf der anderen Seite die Kapazitäten der niederländischen Rheinflotte im selben Zeitraum um 32,7 v. H. oder 1 238 000 t zunahmen.

Angesichts der unterschiedlichen Kapazitätsentwicklung ist auch ein unterschiedliches Maß der Inanspruchnahme von Abwrackprämien in den jeweiligen Ländern zu erwarten.

Diesen Gegebenheiten hat die Finanzierung der nationalen Abwrackfonds Rechnung zu tragen. Eine solidarische Inanspruchnahme des deutschen Fonds, wie durch Artikel 5 Abs. 2 ermöglicht, darf nicht zu einer doppelten Abwrackleistung des deutschen Binnenschifffahrtsgewerbes zugunsten anderer EG-Wettbewerber führen.

Bei den weiteren Verhandlungen in Brüssel ist daher sicherzustellen, daß Vorleistungen der deutschen Binnenschifffahrtsflotte sowohl beim Umfang der abzuwrackenden Tonnage als auch bei der Aufbringung der Mittel zur Finanzierung des Abwrackfonds berücksichtigt werden.

2. Es muß ferner sichergestellt werden, daß die EG-Kommission den sozialen und finanziellen Umfang der gemäß Artikel 9 des Verordnungsentwurfs von den Mitgliedstaaten zu treffenden Maßnahmen für alle einheitlich festgelegt. Es sollte geprüft werden, ob eine finanzielle Beteiligung der Gemeinschaft möglich ist. Die zinslose Vorfinanzierung der Abgabefonds sollte in allen EG-Mitgliedstaaten einheitlich vorgenommen werden.
3. Der Europäische Sozialfonds sollte unmittelbar an den Unterstützungsmaßnahmen beteiligt werden.
4. Schiffe unter 250 t Tragfähigkeit sollten aus dem Verordnungsentwurf ebenso herausgenommen werden wie Schiffe, die nicht über Binnengewässer in das Rheinbecken kommen können, weil sie zu den zur Wettbewerbsverzerrung führenden Überkapazitäten nicht beitragen.
5. Die Alt-für-Neu-Regelung muß berücksichtigen, daß ein Neubau eine höhere Transportkapazität aufweist als ein Altbau. Vorgeschlagen wird ein Verhältnis von 2:1, bis ein Gleichgewicht hergestellt ist. Zwischenschritte sind zu ermöglichen.
6. Es muß bedacht werden, daß Neubauhilfen, steuerliche Begünstigungen, Preisfestsetzungsregelungen und andere unterschiedliche Hilfen einzelner Staaten möglicherweise den Erfolg der Abwrackaktion gefährden.

7. Die steuerliche Behandlung der Abwrackprämie darf nicht zu Behinderungen notwendiger Abwrackungen führen.

besondere ist der EG-Kommission ein Ausschuß anzugliedern.

**III. Mitberatende Stellungnahme
des Haushaltsausschusses**

8. Entsprechend dem hierzu vorliegenden Bundesratsbeschluß sind die Mitwirkungsrechte der EG-Mitgliedstaaten an dem Verfahren zu stärken; ins-

Der Haushaltsausschuß hat auf die Mitberatung der Vorlage im Hinblick auf die Eilbedürftigkeit verzichtet.

Bonn, den 12. Oktober 1988

Ewen

Berichterstatter

