II

(Vorbereitende Rechtsakte)

KOMMISSION

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

KOM(88) 111 endg.

(Von der Kommission vorgelegt am 19. Mai 1988)

(88/C 297/12)

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 Binnenschiffahrt 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 Binnenschiffahrt 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 Binnenschiffahrtsunternehmen 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 Gebiet, 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 EWG-Vertrag 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 den Mitgliedstaaten ausführen, unterliegen einem System zur Strukturbereinigung der Binnenschifffahrt 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 Binnenschiffahrt leisten zu können. Sie ist außerdem so festzusetzen, daß sie für die Binnenschiffahrtsunternehmen 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 Stillegung des Schiffes, die länger als drei aufeinanderfolgende Monate dauert, kann der Beitrag im Verhältnis zur Dauer dieser Stillegung 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 Binnenschiffahrtsverbände 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 Vertrages 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 Binnenschiffahrt der Gemeinschaft oder auf einem ihrer Märkte anhalten dürften, kann die Kommission nach Anhörung der europäischen Binnenschiffahrtsverbände 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

— Binnenschiffsunternehmern, 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 Binnenschiffahrt 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.