**Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationsquelle, für deren Richtigkeit die Organe der Gemeinschaften keine Gewähr übernehmen**

►**B**

# VERORDNUNG (EWG) Nr. 1101/89 DES RATES
## vom 27. April 1989
## über die Strukturbereinigung in der Binnenschiffahrt

(ABl. L 116 vom 28.4.1989, S. 25)

Geändert durch:

| | | Amtsblatt Nr. | Seite | Datum |
|---|---|---|---|---|
| ►**M1** | Verordnung (EWG) Nr. 3572/90 des Rates vom 4. Dezember 1990 | L 353 | 12 | 17.12.1990 |
| ►**M2** | Verordnung (EG) Nr. 844/94 des Rates vom 12. April 1994 | L 98 | 1 | 16.4.1994 |
| ►**M3** | Verordnung (EG) Nr. 2812/94 der Kommission vom 18. November 1994 | L 298 | 22 | 19.11.1994 |
| ►**M4** | Verordnung (EG) Nr. 3314/94 des Rates vom 22. Dezember 1994 | L 350 | 8 | 31.12.1994 |
| ►**M5** | Verordnung (EG) Nr. 2819/95 des Rates vom 5. Dezember 1995 | L 292 | 7 | 7.12.1995 |

Berichtigt durch:

►**C1** Berichtigung, ABl. L 21 vom 28.1.1995, S. 21 (2812/94)

▼B

# VERORDNUNG (EWG) Nr. 1101/89 DES RATES
## vom 27. April 1989
## über die Strukturbereinigung in der Binnenschiffahrt

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

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

auf Vorschlag der Kommission ([1]),

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments ([2]),

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ([3]),

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 in diesen Ländern die Verkehrswirtschaft, vor allem den Binnenschiffsgüterverkehr, 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 fortschreitenden Veränderungen in der Grundstoffindustrie, die hauptsächlich auf dem Wasserweg versorgt wird, ständig zurück.

Nur eine auf Gemeinschaftsebene koordinierte Abwrackaktion ermöglicht es, den Kapazitätsüberhang innerhalb kurzer Zeit wesentlich zu verringern und auf diese Weise eine Strukturbereinigung in der Binnenschiffahrt durchzuführen.

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 Maßnahme fehlte.

Ein gemeinsames Vorgehen, bei dem die Mitgliedstaaten zusammen gezielte Maßnahmen ergreifen, ist eine der wesentlichen Voraussetzungen für einen wirksamen Abbau des bestehenden Schiffsraumüberhangs. Zu diesem Zweck sollten in den Mitgliedstaaten, in denen die Binnenschiffahrt eine bedeutende Rolle spielt, Abwrackfonds eingerichtet werden; diese Fonds sollten von den betreffenden Mitgliedstaaten verwaltet werden. 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 Abwrackfonds beteiligen.

Der Kapazitätsüberhang ist generell in allen Bereichen des Binnenschiffsgüterverkehrsmarktes zu verzeichnen. Die zu beschließenden Maßnahmen müssen daher allgemein eingeführt werden und für alle Güterschiffe und Schubboote gelten. Schiffe, die besondere Abmessungen haben oder ausschließlich auf geschlossenen nationalen Märkten tätig sind und deshalb nicht zum Überhang 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.

Die besorgniserregende wirtschaftliche und soziale Lage auf dem Sektor der Schiffe mit einer Tragfähigkeit von weniger als 450 Tonnen und insbesondere die finanzielle Lage und die begrenzten Umschulungs-

([1]) ABl. Nr. C 297 vom 22. 11. 1988, S. 13, und ABl. Nr. C 31 vom 7. 2. 1989, S. 14.
([2]) ABl. Nr. C 326 vom 19. 12. 1988, S. 54.
([3]) ABl. Nr. C 318 vom 12. 12. 1988, S. 58.

▼B

möglichkeiten für Binnenschiffer machen spezifische Maßnahmen wie beispielsweise besondere Bewertungskoeffizienten für die Binnenschiffe oder spezifische Bereinigungsmaßnahmen für die am stärksten betroffenen Wasserstraßen erforderlich. Im letztgenannten Fall muß es den Mitgliedstaaten freigestellt werden, diese Schiffe aus dem Anwendungsbereich der Verordnung herauszunehmen, sofern sie in einen nationalen Sanierungsplan einbezogen werden, der keine Wettbewerbsverzerrungen verursacht und mit den Beihilfebestimmungen des Vertrages im Einklang steht.

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 ist, sollte jedoch eine Vorfinanzierung durch die beteiligten Mitgliedstaaten in Form von Darlehen vorgesehen werden. Angesichts der wirtschaftlich schwierigen Lage der Unternehmen sollten diese Darlehen zinslos gewährt werden.

Gemäß Artikel 74 des Vertrages werden dessen Zielsetzungen, was den Verkehrsbereich betrifft, im Rahmen einer gemeinsamen Politik verfolgt. Aus Artikel 77 ergibt sich, daß sich diese Verkehrspolitik auch auf Beihilfen stützen kann, insbesondere, wenn diese den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs entsprechen. Das Vorgehen der Gemeinschaft auf diesem Gebiet, einschließlich der Beihilfen, muß jedoch die verschiedenen allgemeinen Zielsetzungen von Artikel 3 des Vertrages — insbesondere von Buchstabe f) bezüglich des Wettbewerbs — berücksichtigen. Wie bei allen Beihilfen, die den Bestimmungen der Artikel 92 ff. des Vertrages unterliegen, 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 den gleichen Wettbewerbsbedingungen zu unterwerfen, sind für die an die Abwrackfonds zu entrichtenden Beiträge und die Abwrackprämien einheitliche Sätze festzulegen. Auch sollte die Abwrackaktion in allen beteiligten Mitgliedstaaten gleichzeitig, auf gleiche Dauer und unter gleichen Bedingungen eingeleitet werden.

Es muß verhindert werden, daß der Erfolg koordinierter Abwrackmaßnahmen durch eine gleichzeitige Inbetriebnahme zusätzlichen Schiffsraums zunichte gemacht wird. Es sind daher vorübergehende Maßnahmen zu treffen, die 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 die Personen 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 sein 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. Die Schweiz hat sich hierzu bereit gezeigt —

▼B

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

(1) Binnenschiffe, die zwischen zwei oder mehreren Punkten Güterbeförderungen auf Binnenwasserstraßen der Mitgliedstaaten durchführen, unterliegen Maßnahmen zur Strukturbereinigung der Binnenschiffahrt nach Maßgabe dieser Verordnung.

(2) Die Maßnahmen nach Absatz 1 erstrecken sich auf

— den Abbau der strukturellen Kapazitätsüberhänge durch auf Gemeinschaftsebene koordinierte Abwrackaktionen,

— Begleitmaßnahmen, die darauf abzielen, die Vergrößerung bestehender oder die Entstehung neuer Kapazitätsüberhänge zu verhindern.

*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) Schubboote, deren Triebkraft 300 Kilowatt nicht übersteigt,

— Fluß-See-Schiffe und Trägerschiffsleichter, die ausschließlich internationale oder inländische Beförderungen auf Fahrstrecken mit einer Seestrecke ausführen,

— Fähren,

— Schiffe der öffentlichen Verwaltung, soweit sie nicht zu gewerblichen Zwecken eingesetzt sind.

(3) Jeder Mitgliedstaat kann seine Schiffe mit einer Tragfähigkeit von weniger als 450 Tonnen von dieser Verordnung ausnehmen, wenn die wirtschaftliche und soziale Lage auf dem Sektor dieser Schiffe es erfordert.

Macht ein Mitgliedstaat von dieser Befugnis Gebrauch, so übermittelt er der Kommission binnen sechs Monaten nach Erlaß dieser Verordnung einen einzelstaatlichen Bereinigungsplan gemäß der Beihilferegelung. Sollte die Kommission den Bereinigungsplan für unvereinbar mit dem Gemeinsamen Markt erachten, so findet Absatz 1 auf diese Schiffe Anwendung.

*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 Abwrackfonds (nachstehend „Fonds“ genannt).

(2) Jeder Fonds wird von den zuständigen Behörden des beteiligten Mitgliedstaats verwaltet. Die Binnenschifffahrtsverbände dieses Staates werden an der Verwaltung beteiligt.

▼B

(3) Jeder Fonds muß für Trockenladungsschiffe und Schubboote einerseits und Tankschiffe andererseits getrennte Konten führen.

▼M5

(4) Jeder Fonds wird aus folgenden Mitteln gespeist:

— Beiträge gemäß Artikel 4,

— Sonderbeiträge gemäß Artikel 8,

— Finanzmittel, die die betreffenden Mitgliedstaaten im Rahmen einer gemeinschaftsweiten Abwrackaktion zur Verfügung stellen könnten, und zwar auf der Grundlage noch festzulegender einheitlicher Bedingungen,

— Beiträge der Gemeinschaft gemäß Artikel 4a.

▼B

*Artikel 4*

(1) Für jedes unter diese Verordnung fallende Schiff entrichtet der Eigentümer einen gemäß Artikel 6 festgesetzten Beitrag an einen der nach Artikel 3 errichteten Fonds.

(2) Für Schiffe, die in einem beteiligten Mitgliedstaat eingetragen sind, ist der Beitrag an den Fonds dieses Mitgliedstaats zu entrichten. Für nicht eingetragene Schiffe, die von einem Unternehmen mit Sitz in einem beteiligten Mitgliedstaat betrieben werden, ist der Beitrag an den Fonds dieses Mitgliedstaats zu entrichten.

(3) Für die in einem anderen Mitgliedstaat eingetragenen Schiffe und für nicht eingetragene Schiffe, die von einem Unternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat betrieben werden, ist der Beitrag an einen in den beteiligten Mitgliedstaaten eingerichteten Fonds — nach Wahl des Schiffseigentümers — zu entrichten.

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

▼M5

*Artikel 4a*

(1) Im Jahr 1995 können die in Artikel 3 genannten Fonds Finanzbeiträge der Gemeinschaft erhalten.

(2) Für 1995 werden die im Gesamthaushaltsplan der Europäischen Gemeinschaften ausgewiesenen Mittel von der Kommission unter Berücksichtigung der zu erreichenden Ziele und der verschiedenen Schiffstypen und -kategorien verteilt und den Fonds in Abhängigkeit von den Anträgen auf Abwrackprämien für Schiffe, die auf der gemeinsamen Warteliste ordnungsgemäß eingetragen sind, zugewiesen.

▼B

*Artikel 5*

(1) Der Eigentümer eines Schiffs nach Artikel 2 Absatz 1 erhält beim Abwracken dieses Schiffs aus dem Fonds, bei dem das Schiff gemeldet ist, im Rahmen der diesem zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel eine Abwrackprämie gemäß Artikel 6. Anspruch auf die Abwrackprämie hat nur ein Eigentümer, der nachweisen kann, daß das Schiff zur aktiven Flotte gehört.

Abwrackung ist die vollständige Verschrottung des Schiffsrumpfs.

▼M2

Zur aktiven Flotte zählen funktionstüchtige Schiffe, für die wenigstens dreimal der Jahresbeitrag gemäß Artikel 4 Absatz 1 entrichtet wurde, und

▼B

— die

  — entweder über ein von der zuständigen einzelstaatlichen Stelle oder in Absprache mit dieser Stelle ausgestelltes Schiffsattest verfügen oder

▼B

— eine von der Behörde eines der beteiligten Mitgliedstaaten erteilte Genehmigung haben, inländische Beförderungen auszuführen,

und die in dem Jahr vor Stellung des Antrags auf Gewährung einer Abwrackprämie mindestens eine Fahrt ausgeführt haben

— oder die in dem Jahr vor Stellung des Antrags auf Gewährung einer Abwrackprämie mindestens zehn Fahrten ausgeführt haben.

▼M4

Die Bedingung der Zahlungspflicht nach Unterabsatz 3, Einleitungsteil, gilt während eines Zeitraums von drei Jahren ab dem Beitritt eines neuen Mitgliedstaats nicht für Schiffe der aktiven Flotte dieses Staates, die am 28. April 1994 dort eingetragen waren und von einem dort ansässigen Unternehmen betrieben wurden. Der in Artikel 4 Absatz 1 vorgesehene Beitrag muß jedoch für diese Schiffe seit dem Beitritt gezahlt worden sein.

▼B

Für Schiffe, die infolge Havarie oder sonstiger Schadensfälle nicht mehr reparaturfähig sind und abgewrackt werden, wird keine Prämie gewährt.

(2) Die Fonds sind untereinander in bezug auf die in Artikel 3 Absatz 3 genannten getrennten Konten finanziell solidarisch. ►M5 Diese Solidarität gilt für alle Ausgaben und Mittel der Fonds nach Artikel 3 Absatz 4, damit unabhängig vom Fonds, unter den das betreffende Schiff fällt, die Gleichbehandlung aller dieser Verordnung unterliegenden Binnenschiffahrts-unternehmen bei der Abwrackaktion gewährleistet ist. ◄

*Artikel 6*

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

— die Höhe der für jedes Schiff an den Fonds zu zahlenden Jahresbeiträge,

— die Höhe der Abwrackprämien,

— den Zeitraum der Abwrackaktionen, in dem Abwrackprämien gezahlt werden, und die Voraussetzungen für ihre Gewährung,

— die Bewertungskoeffizienten für die verschiedenen Binnenschiffstypen und -klassen. Bei der Festlegung dieser Koeffizienten wird die besondere wirtschaftliche und soziale Lage im Sektor der Schiffe mit einer Tragfähigkeit von weniger als 450 Tonnen berücksichtigt.

(2) Die Beiträge und Abwrackprämien werden in Ecu ausgedrückt. Sie sind für alle Fonds einheitlich.

(3) Die Beiträge und Abwrackprämien werden bei Güterschiffen nach der Tragfähigkeit und bei Schubbooten nach der Triebkraft berechnet.

(4) Die Höhe der Beitragssätze wird unter Berücksichtigung der für die Binnenschiffahrts-unternehmen wirtschaftlich schwierigen Lage 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.

Die Beiträge sind Jahresbeiträge, die zu Beginn des Jahres gegen eine Bescheinigung, die als Zahlungsnachweis gilt, entrichtet werden müssen. Sie sind nicht länger als zehn Jahre zu zahlen.

Diese Bescheinigung muß ab 1. März des betreffenden Jahres an Bord des Schiffs bzw. bei unbemannten Binnenschiffen an Bord des Schubboots mitgeführt werden. Für das erste Anwendungsjahr legt die Kommission das Datum fest, von dem ab die Bescheinigung an Bord mitgeführt werden muß.

▼M1

Für deutsche Schiffe, die zum Zeitpunkt der Herstellung der deutschen

▼M1

Einheit im Gebiet der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik eingetragen sind, werden ab 1. Januar 1991 Beiträge entrichtet.

▼B

(5) Die Kommission legt den Abwrackzeitraum, in dem Abwrackprämien gezahlt werden können, sowie die Voraussetzungen für die Gewährung dieser Prämien aufgrund der angestrebten Ziele für die einzelnen Schiffstypen oder -klassen fest, wobei sie den finanziellen Möglichkeiten der Fonds Rechnung trägt.

(6) Die Kommission legt die Einzelheiten der finanziellen Solidarität der Fonds nach Artikel 5 Absatz 2 fest.

(7) Nach Anhörung der Mitgliedstaaten und der Binnenschiffahrtsverbände auf Gemeinschaftsebene legt die Kommission ein Zieldatum für eine spürbare Verringerung der Kapazitätsüberhänge fest und trifft die Entscheidungen im Sinne der Absätze 1 bis 6.

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, soweit diese dem gemeinsamen Interesse entgegensteht.

▼M1

(8) Sofern die deutsche Regierung innerhalb von sechs Monaten nach der Herstellung der deutschen Einheit die Durchführung einer Abwrackaktion für Schiffe ihrer Flotte vorschlägt, die vor der Einigung in der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik eingetragen waren, übermittelt sie diesen Vorschlag der Kommission. Diese legt die Regeln für die Abwrackaktion gemäß Artikel 7 und den in der Verordnung (EWG) Nr. 1102/89 der Kommission [1] definierten Grundsätzen fest.

▼B

*Artikel 7*

(1) Unbeschadet der Bestimmungen des Vertrages und der Maßnahmen zu seiner Durchführung im Bereich der Beihilfen finanzieren die beteiligten Mitgliedstaaten die in ihrem Hoheitsgebiet eingerichteten Fonds in Form von Darlehen vor, um ein unverzügliches Anlaufen einer koordinierten Abwrackaktion zu ermöglichen. Die Fonds zahlen die ihnen geleisteten Beträge nach einem zuvor aufgestellten Plan ohne Zinsen zurück.

Die Fonds können auch durch staatlich garantierte Darlehen vorfinanziert werden, die auf dem Kapitalmarkt aufgenommen werden, wobei die hierfür anfallenden Zinsen von dem jeweiligen Mitgliedstaat zu übernehmen sind.

(2) Die Verpflichtungen eines einzelstaatlichen Fonds zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung werden von dem Fonds des betreffenden Mitgliedstaats übernommen.

Die Schiffseigentümer, die von dieser Verordnung ausgenommen sind und Ansprüche aufgrund einzelstaatlicher Abwrackaktionen haben, können diese binnen sechs Monaten nach dem Ende des in Artikel 6 Absatz 5 festgelegten Abwrackzeitraums gegenüber den in Artikel 3 Absatz 1 genannten Fonds anmelden.

*Artikel 8*

(1) a) ►M2 Zehn Jahre ◄ lang nach Inkrafttreten dieser Verordnung dürfen unter diese Verordnung fallende Schiffe, die entweder Neubauten sind oder aus einem Drittland eingeführt wurden oder die inländische Wasserstraßen gemäß Artikel 2 Absatz 2 Buchstaben a) und b) verlassen, nur dann auf den Wasserstraßen nach Artikel 3 in Betrieb genommen werden,

[1] ABl. Nr. L 116 vom 28. 4. 1989, S. 30.

▼M3

— wenn der Eigentümer des in Betrieb zu nehmenden Schiffs ohne Abwrackprämie eine Schiffsraumtonnage abwrackt, die eineinhalb mal der Tonnage dieses Schiffs entspricht, oder

— wenn er zwar kein Schiff abwrackt, aber an den Fonds, bei dem sein neues Schiff gemeldet ist oder den er nach Artikel 4 gewählt hat, einen Sonderbeitrag in Höhe der Abwrackprämie entrichtet, die für eine Tonnage, die eineinhalb mal der Tonnage des neuen Schiffs entspricht, festgelegt wurde, oder

▼C1

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

▼B Im Falle von Schubbooten tritt an die Stelle der Begriffe „Schiffsraumtonnage“ und „Tonnage“ der Begriff „Triebkraft“.

Die Schiffe von Drittländern, die gemäß einer internationalen Übereinkunft Maßnahmen ergriffen haben, die denen dieser Verordnung entsprechen, sind den Schiffen der Mitgliedstaaten gleichgestellt.

b) Für Schiffe nach Buchstabe a), die in dem Zeitraum zwischen dem Inkrafttreten dieser Verordnung und der Errichtung des entsprechenden einzelstaatlichen Fonds auf den inländischen Wasserstraßen nach Artikel 3 in Betrieb genommen werden, ist der vom Eigentümer gemäß Buchstabe a) zu zahlende Sonderbeitrag auf ein von den Behörden des betreffenden Mitgliedstaats zu benennendes Sonderkonto einzuzahlen. Der Beitrag wird nach dessen Errichtung auf den Fonds übertragen.

c) Drei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung kann die Kommission, falls die Entwicklung des Verkehrsmarkts dies erforderlich macht, nach Konsultation der Mitgliedstaaten und der Binnenschiffahrtsverbände auf Gemeinschaftsebene das Verhältnis zwischen neuer und alter Tonnage nach Buchstabe a) anpassen.

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

(3) a) Die Absätze 1 und 2 gelten nicht für Fahrzeuge, für die der Eigentümer den Nachweis erbringt, daß

— der Bau zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung bereits begonnen hatte und

— mindestens 20 v. H. des Stahlgewichts oder mindestens 50 Tonnen verarbeitet sind und

— die Übergabe und Inbetriebnahme innerhalb von sechs Monaten nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung erfolgen.

▼M1

Die in den Absätzen 1 und 2 genannten Bedingungen gelten ferner nicht für Fahrzeuge, mit deren Bau in der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik vor dem 1. September 1990 bereits begonnen wurde, sofern das Datum für die Lieferung und für die Indienststellung nicht nach dem 31. Januar 1991 liegt.

▼B

b) Die Absätze 1 und 2 gelten nicht für Schiffe, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung aufgrund des Artikels 2 Absatz 2 Buchstabe a) von dieser Verordnung ausgenommen sind und die aufgrund einer neu eröffneten Wasserstraßenverbindung andere Wasserwege der Gemeinschaft benutzen können.

▼M1

Die Absätze 1 und 2 gelten für Fahrzeuge, die mit der Herstellung der deutschen Einheit Teil der deutschen Flotte wurden und am 1.

▼M1

September 1990 nicht in der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik eingetragen waren.

▼B

c) Die Kommission kann nach Konsultation der Mitgliedstaaten und der Binnenschiffahrtsverbände auf Gemeinschaftsebene Spezialschiffe von Absatz 1 ausnehmen.

(4) Die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs im Sinne der Absätze 1 und 2 ist untersagt, bis der Eigentümer die Voraussetzungen des Absatzes 1 erfüllt hat. Im Falle eines Verstoßes gegen dieses Verbot können die einzelstaatlichen Behörden Maßnahmen ergreifen, um die Teilnahme des betreffenden Fahrzeugs am Verkehr zu verhindern.

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

Der Rat befindet nach Maßgabe des Vertrages über diesen Vorschlag.

*Artikel 9*

Die beteiligten 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;

— Arbeitnehmern, die aufgrund von Abwrackaktionen aus der Binnenschiffahrt ausscheiden, eine vorgezogene Altersrente zu zahlen und Berufsbildungs- oder Umschulungsmaßnahmen durchzuführen.

*Artikel 10*

(1) Die Mitgliedstaaten beschließen vor dem 1. Januar 1990 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) Während der Dauer der 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.

▼M5

(3) Die Kommission sorgt für eine einheitliche Anwendung dieser Verordnung durch die Abwrackfonds und gewährleistet deren Koordinierung.

▼B

(4) Zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung bewertet die Kommission die Wirkung der in Absatz 1 genannten Maßnahmen in einem Bericht, den sie dem Europäischen Parlament und dem Rat übermittelt.

▼M1

(5) Die Mitgliedstaaten erlassen vor dem 1. Januar 1991 die erforderlichen Maßnahmen, um Artikel 6 Absatz 4 Unterabsatz 4, Artikel 8 Absatz 3 Buchstabe a) Unterabsatz 2 und Artikel 8 Absatz 3 Buchstabe b) Unterabsatz 2 nachzukommen und teilen sie der Kommission mit.

▼M2

(5) Zur Bewertung sämtlicher Auswirkungen der in dieser Verordnung enthaltenen Maßnahmen erstellt die Kommission bis zum 31. Dezember 1996 einen Bericht für das Europäische Parlament und den Rat, dem gegebenenfalls Vorschläge beigefügt sind.

▼B

*Artikel 11*

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

Sie gilt ab 1. Mai 1989.

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