KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 23.05.1995
KOM(95) 199 endg.

95/0121 (SYN)
95/0122 (SYN)
95/0123 (SYN)

Mitteilung
über eine gemeinsame Politik bei der Gestaltung des Marktes der Binnenschiffahrt und von Begleitmaßnahmen

---

Vorschlag für eine
RICHTLINIE DES RATES
über die Einzelheiten der Befrachtung und der Frachtratenbildung im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüterverkehr in der Gemeinschaft

---

Vorschlag für eine
VERORDNUNG (EG) DES RATES
zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 über die Strukturbereinigung in der Binnenschiffahrt

---

Vorschlag für eine
VERORDNUNG (EG) DES RATES
zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 über Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr

---

(von der Kommission vorgelegt)

MITTEILUNG ÜBER EINE GEMEINSAME POLITIK BEI DER GESTALTUNG DES MARKTES DER BINNENSCHIFFAHRT UND VON BEGLEITMASSNAHMEN

1. EINLEITUNG :

1. Anläßlich der Verabschiedung der Verordnung (EWG) Nr. 3921/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 über die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind (Kabotage)[1], hatte die Kommission sich auf Ersuchen des Rates verpflichtet, unter Gesichtspunkten des Gemeinschaftsrechts die in Belgien, Frankreich und den Niederlanden geltenden Rotationssysteme sowie die staatlich festgesetzten Tarife zu prüfen und dem Rat einen Bericht vorzulegen. Die Kommission zog es vor, zunächst die Urteile des Gerichtshofs vom 17. November 1993 über die Regelung der Tarifsetzung im Straßenverkehr in Deutschland abzuwarten[2].

2. Angesichts der Urteile des Gerichtshofs bekräftigt die Kommission in ihrem Bericht an den Rat über "die Marktordnung in der Binnenschiffahrt und die Rotationssysteme[3], daß die vom Binnenschiffahrtsgewerbe organisierten Rotationssysteme mit den Wettbewerbsvorschriften unvereinbar sind. Bei den von den Staaten regulierten Rotationssystemen haben die nationalen Behörden gleichwohl die Möglichkeit, vorbehaltlich bestimmter Bedingungen im Rahmen der Marktregulierung Transporttarife und Betriebsbedingungen zu bestimmen.

3. Das Problem des Rotationssystems darf jedoch nicht nur unter wettbewerbsrechtlichen Gesichtspunkten betrachtet werden, sondern es ist der gesamte Binnenschiffahrtsmarkt zu berücksichtigen. Die Schaffung des einheitlichen europäischen Binnenschiffahrtsmarktes gibt den Verkehrsunternehmern der Europäischen Union zunächst den freien Zugang zum gesamten Markt (Regelkabotage am 01.01.1995). Sie müssen allerdings die geltenden einzelstaatlichen Rechtsvorschriften, einschließlich des Rotationssystems, beachten. In einem zweiten Schritt muß auf eine vollständigere Harmonisierung hingewirkt werden. Mittel- bis langfristig ist es nicht vertretbar, daß bestimmte Verlader aufgrund ihres Niederlassungsortes dazu gezwungen sind, bei der Befrachtung das Rotationssystem anzuwenden, während andere Verlader von einem Markt mit freier Tarifsetzung und Befrachtung (im übrigen der Großteil des Marktes) profitieren können.

4. Im vorstehend genannten Bericht wird für ein besseres Funktionieren des Marktes eine Gesamtlösung in Form einer gemeinsamen Marktregelung für die Binnenschiffahrt mit schrittweiser Liberalisierung des Rotationssystems vorgeschlagen. Parallel dazu soll ein Programm zum Abbau der Strukturschwäche des Sektors geschaffen werden. Diese Liberalisierung wird die Binnenschiffahrt im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern sicher attraktiver machen und so das Volumen der in der Binnenschiffahrt beförderten Güter erhöhen. Es muß hervorgehoben werden, daß dieser Sektor alle Mitgliedstaaten betrifft, die an Ein- oder Ausfuhren durch Nordwesteuropa beteiligt sind. Die Binnenschiffahrt stellt in großem Umfang die Verbindung der Seehäfen der Union mit dem Hinterland

---

(1) ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 29.
(2) Urteile Ohra, Meng und Reiff.
(3) SEK(94) 921 endg. vom 09.06.1994.

sicher, insbesondere im Containertransitmarkt auf dem Rhein oder anderen Nord-Süd-Achsen. In diesen Zusammenhang trägt sie zur Entlastung des mitteleuropäischen Straßensystems bei, was in aller Interesse liegt. Es sollte darin erinnert werden, daß mehr als ein Drittel (36 %) des innergemeinschaftlichen Verkehrs, d.h. des Handelsverkehrs zwischen den Mitgliedstaaten, auf Binnenwasserstraßen abgewickelt wird.

5. Dennoch hat das Binnenschiffahrtsgewerbe zur Zeit mit schweren sozio-ökonomischen Problemen zu kämpfen. Strukturelle Kapazitätsüberhänge und die Aufhebung der Festfrachten in Deutschland am 01.01.1994 haben zu einem Verfall der Transportpreise geführt. Die Kommission schlägt daher in ihrem Bericht das folgende gemeinsame Global-konzept vor:

   - schrittweise Liberalisierung des vom Rotationssystem abgedeckten Marktes
   - Begleitmaßnahmen:
     - Abbau der strukturellen Überkapazitäten durch eine erneute gemeinschaftliche Abwrackaktion mit einer Laufzeit von drei Jahren (1996-1998), deren Kofinanzierungsmodalitäten noch festzulegen sind und deren Rechtsgrundlage die Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 des Rates, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. ..... des Rates, bildet[4];
     - Förderung von Investitionen in Umschlagplätze an Binnenwasserstraßen.

6. Der Rat hat zu diesem Konzept in seiner Entschließung vom 24. Oktober 1994 Stellung genommen und die von der Kommission empfohlenen Maßnahmen grundsätzlich gebilligt[5]. Der Rat hält eine erneute, umfassende Strukturbereinigung für erforderlich und ersucht die Kommission, einen Gesamtvorschlag zur Binnenschiffahrt vorzulegen, insbesondere über die künftige Marktordnung und die Abwrackmaßnahmen.

II. DIE SCHRITTWEISE LIBERALISIERUNG DES MARKTES

7. Gegenwärtig gibt es Rotationssysteme in Belgien, Frankreich und den Niederlanden für den Transport von Trockenladung in der Binnenschiffahrt auf fremde Rechnung (der Transport von flüssigen Gütern unterliegt nicht diesem System) und für den Verkehr zwischen diesen Ländern (sogenannter "Nord-Süd"-Verkehr). Der Begriff "Rotationssystem" bezeichnet eine Reihe von marktregulierenden Maßnahmen; dabei werden die Frachttarife zentral und obligatorisch festgelegt (meistens durch den Staat) und die verfügbare Ladung auf die interessierten Verkehrsunternehmer nach dem Grundsatz verteilt, daß der Verkehrsunternehmer, der am längsten gewartet hat, als erster unter den angebotenen Ladungen wählen darf.
   Die Rotationssysteme werden im oben genannten Bericht der Kommission an den Rat vom 09.06.1994 unter Punkt 2 ausführlicher erläutert.

8. In diesem Bericht werden auch die Gründe, die für eine schrittweise Abschaffung dieser Systeme sprechen, hervorgehoben. Frankreich hat im übrigen am 12. Juli 1994 ein Gesetz verabschiedet, das die Abschaffung des nationalen Rotationssystems bis zum Jahr 2000 vorsieht. Auch die niederländischen Behörden haben der Kommission am 15. Juli 1994 einen Gesetzentwurf zum Rotationssystem im Nord-Süd-Verkehr vorgelegt, in dem die

---

(4)

(5) ABl. Nr. C 309 vom 5.11.1994, S. 5.

Abschaffung dieses Systems zum 1. Januar 2000 vorgesehen ist. Wie der niederländische Entwurf zielt auch das französische Gesetz darauf ab, zunächst die Rotationssysteme zu lockern und in einem zweiten Schritt die betroffenen Verkehrsunternehmer auf die Arbeit in einem freien Markt vorzubereiten.

9. Die Kommission ist der Auffassung, daß das vorstehend genannte Datum 1. Januar 2000 eine angemessene Übergangszeit für die Liberalisierung gewährt. Gleichwohl ist es für ein besseres Funktionieren des Binnenmarktes erforderlich, die grundlegenden Liberalisierungsmaßnahmen zu harmonisieren und zu synchronisieren. Zu diesem Zweck ist der vorliegenden Mitteilung ein Vorschlag für eine Richtlinie des Rates beigefügt. Da das Subsidiaritätsprinzip zu beachten ist, die Einheitlichkeit gewährleistet und gleichzeitig die nationalen Besonderheiten der betreffenden Märkte soweit wie möglich berücksichtigt werden sollen, erscheint eine Richtlinie als das angemessene Rechtsinstrument.

10. Um den Erfolg des Liberalisierungsprozesses zu gewährleisten, müssen die bislang von der Verpflichtung zum Rotationssystem befreiten Transporte sowie Transporte, bei denen das Rotationssystem nicht effizient durchgeführt werden kann, weiterhin davon befreit bleiben bzw. befreit werden. Für die traditionellen Handelsströme, für die die obligatorischen Tarife und die Aufteilung der Ladung bis zum 1. Januar 2000 gelten, muß ein Funktionsmechanismus gefunden werden, der den logistischen Wünschen der Verlader entspricht.

11. Damit der Liberalisierungsprozeß in der Übergangsphase in allen betroffenen Mitgliedstaaten rasch genug voran kommt, sollte zwei Jahre nach Inkrafttreten der Richtlinie eine Bilanz gezogen werden. Zu diesem Zeitpunkt muß eine Befrachtung nicht nur für Einfach- oder Mehrfachreisen (Tarife und Konditionen vom Staat festgelegt), sondern auch in Form von Kontrakten "auf Zeit" oder "Mengenkontrakten" möglich sein. Die Konditionen dieser letztgenannten Vertragsformen müssen frei zwischen den Verkehrsunternehmern und den Verladern ausgehandelt werden.

12. Ein Krisenmechanismus ist notwendig, damit im Fall einer schweren Marktstörung (Störung des Verhältnisses von Angebot und Nachfrage) eingegriffen werden kann. Daher ist ein Marktbeobachtungssystem vorgesehen, mit dessen Hilfe sich anbahnende Schwierigkeiten rechtzeitig erkannt werden können. Da es schwierig ist, auf die Nachfrage nach Transporten Einfluß zu nehmen, müßte bei schwerwiegenden Kapazitätsüberhängen versucht werden, das Schiffsraumangebot zu begrenzen. Die vom Rat in der Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 vom 27. April 1989 über die Strukturbereinigung in der Binnenschiffahrt bereits getroffenen Maßnahmen könnten demnach fortgesetzt oder erweitert werden (siehe Punkte 13 bis 22). Soziale Begleitmaßnahmen auf nationaler Ebene könnten sich in diesem Fall ebenfalls als notwendig erweisen.

III. DIE BEKÄMPFUNG DES STRUKTURELLEN KAPAZITÄTSÜBERHANGS

13. Im vergangenen Jahrzehnt hat das Schiffsraumangebot wiederholt und über längere Zeiträume hinweg die Nachfrage weit überstiegen. Die ersten Strukturbereinigungsmaßnahmen basierten auf nationalen Abwrackprogrammen. Seit April 1989, als der Rat ein Gemeinschaftskonzept auf der Grundlage der Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 beschloß, wird der Kapazitätsüberhang mit Hilfe nationaler Abwrackfonds auf Gemeinschaftsebene bekämpft. Schiffseigner, die ihre Schiffe abwracken lassen, erhalten eine Prämie. Die Inbetriebnahme neuer Kapazitäten ist an die Bedingung gebunden, daß

eine festgelegte alte Tonnage abgewrackt wird (in diesem Fall ohne Zahlung einer Abwrackprämie). Zur Finanzierung dieses Programms entrichten alle Schiffseigner nach Größe und Art ihrer Schiffe bemessene Jahresbeiträge an ihren nationalen Abwrackfonds. In jüngster Zeit wurden den Abwrackfonds (siehe Punkt 16) auch öffentliche Finanzmittel (aus den nationalen Haushalten der betreffenden Mitgliedstaaten) zugewiesen. Die Schweiz hat 1989 vergleichbare Maßnahmen für ihre in der Rheinschiffahrt der Gemeinschaft aktive Flotte getroffen.

14. Zwischen dem 1. Januar 1990 und dem 1. Juli 1994 wurden 1.457.667 Tonnen Schiffsraum abgewrackt und 486.911 Tonnen in Betrieb genommen. Damit sank die Gesamttragfähigkeit der Flotte von 13.188.343 Tonnen auf 12.217.587, d.h. um 8 %. Die Kommission, die mit der Koordinierung des genannten Programms beauftragt ist, erstellt alle sechs Monate einen Bericht für die betroffenen Mitgliedstaaten und internationalen Organisationen des Binnenschiffahrtsgewerbes. Einzelheiten über die Maßnahme sind diesem Bericht zu entnehmen sowie dem Bericht SEK (92) 1284 der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament über "die Strukturbereinigung in der Binnenschiffahrt" vom 15. Juli 1992. Darin wird festgestellt, daß das insgesamt von der Binnenschiffahrtsflotte transportierte Volumen im Zeitraum 1990-1995 konstant geblieben ist (rund 420 Millionen Tonnen). Die Produktivität hat sich also deutlich verbessert, da die Transportnachfrage mit immer weniger Schiffen befriedigt werden kann.

15. Es bleibt abzuwarten, ob diese Entwicklung sich lange genug fortsetzt. Wachstum und Produktivitätsteigerungen sind im gesamten Binnenschiffahrtssektor zu verzeichnen. Neue Spezialschiffe sind erforderlich, um neue Verkehrsströme, beispielsweise Container oder chemische Erzeugnisse, effizient abwickeln zu können. Im traditionellen Massengutsektor (Kohle, Stahl, landwirtschaftliche Erzeugnisse, Sand, Kies, Erdölerzeugnisse) kann von strukturellem Wachstum nicht die Rede sein. Die konstante Produktivitätssteigerung in einem stagnierenden Markt muß hier also durch die Ausmusterung einer großen Anzahl älterer Schiffe mit meist niedriger Tonnage ausgeglichen werden. Die eingeleitete Liberalisierung des Marktes wird diesen Prozeß noch beschleunigen.

16. Das in der Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 vorgesehene Gemeinschaftsprogramm zur Strukturbereinigung basierte auf dem Grundsatz der Selbstfinanzierung durch das Binnenschiffahrtsgewerbe mit einer zinslosen Vorfinanzierung von seiten der betroffenen Mitgliedstaaten (105 Millionen ECU), die vom Binnenschiffahrtsgewerbe vollständig zurückzuzahlen ist. Durch die Verordnung (EWG) Nr. 3690/92 der Kommission vom 21. Dezember 1992[6] wurden neue Abwrackmaßnahmen ermöglicht. Diese Abwrackmaßnahmen werden nach Maßgabe der Finanzmittel akzeptiert, die aufgrund der durch den Abwrackfonds seit 1. Januar 1993 erhobenen Sonderbeiträge ("Alt-für-Neu") verfügbar sind. Im Jahr 1994 entstand aufgrund der Konjunkturschwäche in den 90er Jahren wieder ein deutlicher Kapazitätsüberhang. Eine Warteliste von mehreren hundert Schiffen, für die eine Abwrackprämie beantragt wurde, hat sich gebildet, da der Abwrackfonds nicht über die notwendigen Finanzmittel verfügt, um diese Prämien zahlen zu können. Der Sektor selbst ist nicht mehr in der Lage, ausreichende Mittel bereitzustellen, zumal die Rückzahlung des Darlehens von 1990 noch nicht abgeschlossen ist. In der zweiten Jahreshälfte 1994 haben die betroffenen Mitgliedstaaten der Kommission ihre Bereitschaft mitgeteilt, aus ihren nationalen Haushalten alle Anträge auf Gewährung einer Abwrackprämie (rund 350) zu finanzieren, die am 30. Juni 1994 auf der Warteliste standen.

---

(6) ABl. L 374 vom 22.12.1992, S. 22.

Die Durchführungsbestimmungen für diese Aktion wurden von der Kommission in der Verordnung (EWG) Nr. 3039/94 vom 14. Dezember 1994 (ABl. Nr. L 322, vom 15. Dezember 1994, S.11) festgelegt. Die Mittelausstattung beläuft sich auf insgesamt 26.716.000 ECU. Die Aktion hat am 1. Januar 1995 begonnen und läuft Ende des Jahres aus.

17. Allerdings ist die Strukturbereinigung damit noch nicht abgeschlossen und selbst nach dem 30. Juni 1994 sind bei den Abwrackfonds zahlreiche Anträge auf Gewährung einer Prämie eingegangen. In der zweiten Jahreshälfte 1994 wurden 156 Anträge registriert, davon 136 für Trockenladungsschiffe und 20 für Tankschiffe. Der zur Abwrackung dieser Schiffe benötigte Prämienbetrag belief sich erneut auf rund 15 Millionen ECU.

18. Vor diesem Hintergrund wurde ein Betrag von 5 Millionen ECU in den Haushalt 1995 auf Initiative des Europäischen Parlaments für die Strukturbereinigung der Binnenschiffahrt eingetragen.
Bei den Haushaltsgesprächen wie auch in ihrem Bericht an den Rat vom 9. Juni 1994 hat die Kommission stets die Notwendigkeit betont, ein mehrjähriges, breitangelegtes Strukturbereinigungsprogramm in Form von Begleitmaßnahmen für den eingeleiteten Liberalisierungsprozeß durchzuführen. In seiner Entschließung vom 24. Oktober 1994 hat der Rat diesen Standpunkt unterstützt.

19. Die Kommission hat dem Rat kürzlich einen Vorschlag zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 übermittelt, in dem vor allem eine klare Rechtsgrundlage für die Verwendung der vorstehend genannten 5 Mio. ECU geschaffen werden soll. Dieser Vorschlag eröffnet im Prinzip auch die Möglichkeit eines mehrjährigen Gemeinschaftsbeitrags durch eine Kofinanzierung im Zeitraum 1996-1998. In den Augen der Kommission geht diese Kofinanzierung Hand in Hand mit der vorgesehenen Liberalisierung des Marktes. Daher ist die Entwicklung dieses Grundsatzes dem vorliegenden Bericht als eigenständiger Vorschlag beigefügt.

20. Nach Einschätzung der Binnenschiffahrtsverbände der Gemeinschaft liegt der strukturelle Kapazitätsüberhang im Trockenladungssektor derzeit bei 15 %. Es ist damit zu rechnen, daß der Konjunkturaufschwung in den kommenden Jahren einen Anstieg der Transportnachfrage für diesen Sektor mit sich bringt. Dieser Anstieg dürfte - zumindest teilweise - durch den konstanten Anstieg der Produktivität aufgefangen werden, der durch den Liberalisierungsprozeß noch verstärkt wird. Die Abschaffung der Rotationssysteme wird ebenfalls dazu führen, daß aus diesem Marktsegment zahlreiche Schiffe ausgegliedert werden, die für den freien Markt nicht geeignet sind.

Für den Tankersektor schätzen die Binnenschiffahrtsverbände den Kapazitätsüberhang auf rund 20 %. Diese Zahl erscheint jedoch zu hoch gegriffen. Zwar war das Frachtratenniveau Anfang 1995 noch sehr niedrig, der Ausnutzungsgrad der Tankerflotte aber sehr hoch. Da die Tankerflotte nicht von den Liberalisierungsmaßnahmen betroffen ist (der Markt für Tankerschiffsraum ist bereits vollkommen frei, kein Rotationssystem), ist nicht damit zu rechnen, daß der Abwrackbedarf in diesem Sektor proportional höher sein wird als im Trockenladungssektor.
Zusammenfassend kann man sagen, daß in beiden Sektoren der Kapazitätsüberhang weiterhin bei rund 15 % liegen wird, wenn keine Maßnahmen zur Strukturbereinigung ergriffen werden. Bei einer Flotte von rund 10 Millionen Tonnen (Trockenladungsschiffe) bzw. 2 Millionen Tonnen (Tankerschiffe) wird der Abwrackbedarf bei 1,5 bzw. 0,3 Millionen Tonnen liegen.

21. Auf dieser Grundlage können die für das Programm 1996-1998 benötigten Finanzmittel berechnet werden. Man darf auch nicht vergessen, daß der 1989 festgesetzte Betrag für die Abwrackprämien einer Korrektur bedarf (eine durchschnittliche Anhebung um rund 15 %). Gründe hierfür sind die Währungsabwertung und der Wertverlust der ECU gegenüber den Währungen der Länder, die Binnenschiffahrt betreiben. 1990 wurden 66,04 Millionen ECU für das Abwracken von 8 % des Trockenladungsschiffsraums und 38,36 Millionen ECU für das Abwracken von 13 % des Tankerschiffsraums gezahlt. Für das Abwracken von 15 % im Zeitraum 1996-1998 werden 142 Millionen bzw. 50 Millionen ECU, d.h. insgesamt 192 Millionen ECU benötigt.

22. Angesichts des bedeutenden Finanzbedarfs ist eine gemeinsame Anstrengung aller betroffenen Parteien (Binnenschiffahrtsunternehmen, Mitgliedstaaten und Gemeinschaft) notwendig.
Der Rat hat in seiner Verordnung Nr. 1101/89 festgelegt, daß die Finanzierung der Strukturbereinigungsmaßnahmen in der Binnenschiffahrt grundsätzlich in erster Linie von den Marktteilnehmern des betreffenden Sektors zu tragen ist. Nach Auffassung der Kommission sollte dieser Grundsatz soweit wie möglich respektiert werden. Die Jahresbeiträge der Gemeinschaft zum Programm 1996-1998 müssen also in einem angemessenen Verhältnis zum Finanzbeitrag des Binnenschiffahrtsgewerbes stehen.
Die von den Unternehmen gezahlten Jahresbeiträge (ohne die Schweiz) beliefen sich am 31.12.1994 auf rund 13.370.000 ECU. In den kommenden Jahren werden sich diese Beiträge bei 14 Millionen ECU jährlich stabilisieren, d.h. bei 42 Millionen ECU für den Zeitraum 1996-1998. Von diesem Betrag müssen jedoch rund 12 Millionen ECU abgezogen werden, die zur Rückzahlung der Vorfinanzierung von seiten der Mitgliedstaaten für die Aktion von 1990 dienen. Daher bleiben 30 Millionen ECU für die neue Maßnahme verfügbar. Falls die Gemeinschaft und die betreffenden Mitgliedstaaten den Abwrackfonds die Hälfte des verbleibenden Betrags, d.h. 81 Millionen ECU über drei Jahre verteilt (27 Millionen ECU pro Jahr) zur Verfügung stellen könnten, wäre die Finanzierung des Programms gesichert.

Angesichts der derzeitigen verfügbaren Haushaltsmittel ist die Gemeinschaft schon jetzt in der Lage, einen Betrag von 40 Millionen ECU (20 Millionen ECU für 1996 und je 10 Millionen für 1997 und 1998) vorzusehen. Für den bleibenden Teil der Finanzierung der Abwrackaktion (81 Millionen ECU und 122 Millionen als Höchstbetrag) müssen die nationale Haushalte der betroffenen Mitgliedstaaten im Verhältnis zu ihren jeweiligen Flotten aufkommen.
In jedem Fall darf der jährliche Beitrag der Gemeinschaft das Doppelte des Beitrags des Gewerbes nicht überschreiten.

23. Die Abwrackaktion 1996-1998 muß von der Kommission jährlich bewertet werden, damit diese entsprechend der Entwicklung des Marktes und der eingeleiteten Liberalisierungsmaßnahmen eventuell Änderungen vornehmen kann. Die Kommission wird zu Beginn jeden Jahres nach Maßgabe der verfügbaren Finanzmittel die praktischen Modalitäten für die Abwrackmaßnahmen des laufenden Jahres beschließen.

IV. DIE FÖRDERUNG DES BINNENSCHIFFSVERKEHRS

24. Der Binnenschiffsverkehr ist für die Gesellschaft aus mehreren Gründen von Vorteil: er ist umweltverträglich, besitzt einen relativ hohen Sicherheitsgrad, ist sparsam im Energieverbrauch und trägt zur Entlastung des überlasteten Straßennetzes in Nordwesteuropa bei.

Diese allgemeinen Vorteile spielen jedoch für den Verlader bei der Wahl des Verkehrsträgers nur eine untergeordnete Rolle. Ausschlaggebend für die Haltung der Nutzer (Verladeunternehmen) sind vor allem wirtschaftliche und finanzielle Überlegungen.

25. In den letzten Jahren wurden in mehreren Mitgliedstaaten Organisationen zur Förderung der Binnenschiffahrt gegründet. Ihr Ziel ist es, sowohl die Verlader als auch die Öffentlichkeit über die Möglichkeiten und Vorteile des Binnenschiffsverkehrs zu informieren. Sie können gewisse Erfolge verzeichnen, aber es scheint schwierig zu sein, die Verlader vom Binnenschiffsverkehr zu überzeugen, vor allem, wenn sie diesen Verkehrsträger noch nie genutzt haben. Die Kosten pro Tonnenkilometer liegen beim Transport per Schiff auf jeden Fall niedriger, aber dieser Vorteil wird durch höhere Umladungskosten beinahe wiederaufgehoben. Ein weiteres Hindernis stellt der oft beträchtliche Investitionsbedarf in die interne Logistik des Verladeunternehmens (Kais, Lade- und Löschvorrichtungen) dar.

26. Damit die gesellschaftspolitisch wünschenswerten Investitionen in den Ausbau des Binnenschiffsverkehrssystems vorgenommen werden, sollte eine zeitlich befristete Stützungsregelung für Investitionen in Umschlagplätze eingeführt werden. Die vorgeschlagene Regelung ist Gegenstand des Verordnungvorschlags. Darin wird eine direkte Parallele hergestellt zur vormals vom Rat eingeführten Beihilferegelung für Investitionen in Umschlagplätze für den kombinierten Verkehr (siehe Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates über Beihilfen im Verkehrsbereich, zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 3578/92 vom 7. Dezember 1992).

27. Die vorgeschlagene Regelung ist allgemein gehalten und zielt sowohl auf öffentliche als auch auf private Terminals ab. In allen Fällen ist dem Antrag auf Investitionsbeihilfe eine Vorausschätzung des Ladungsvolumens beizufügen, das nach der Investition auf Wasserstraßen transportiert werden wird. Im Sinne einer verantwortlichen Investitionspolitik müssen die Begünstigten die Beihilfen zurückzahlen, wenn die neuen oder zusätzlichen Mengen beim Binnenschiffsverkehr nicht erreicht werden. Aus dem gleichen Grund darf der Beihilfebetrag in keinem Fall 50 % der entsprechenden Investition übersteigen. Vorrang ist demnach Investitionen einzuräumen, mit denen die größten Mengen auf die Wasserstraßen verlagert werden.
Die Mitgliedstaaten sind gehalten, die Kommission regelmäßig über Anwendung und Inzidenz der Regelung zu unterrichten, damit auf dieser Grundlage neue Initiativen entwickelt werden können.

V. SUBSIDIARITÄT

28. Die im Richtlinienvorschlag ins Auge gefaßte Gemeinschaftsmaßnahme betreffend die Einzelheiten der Befrachtung und Frachtratenbildung im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüterverkehr in der Gemeinschaft kann unter dem Gesichtspunkt der Subsidiarität anhand von fünf grundlegenden Fragen geprüft werden:

a) Welche Ziele werden angesichts der Verpflichtung der Gemeinschaft mit der geplanten Maßnahme verfolgt ?
Diese Maßnahme hat ihren Ursprung in den unterschiedlichen nationalen Rechtsvorschriften für die kommerzielle Nutzung der Binnenschiffahrt, die dem reibungslosen Funktionieren des Binnenmarktes in diesem Sektor nicht förderlich sind. Daher müssen auf Gemeinschaftsebene gemeinsame Bestimmungen für den

gesamten Binnenschiffahrtsmarkt geschaffen werden, damit die betreffenden Unternehmen voll von den Möglichkeiten des Binnenmarktes profitieren können. Zur Vollendung des Binnenmarktes, in dem der freie Waren-, Personen-, Dienstleistungs- und Kapitalverkehr gewährleistet ist, muß bei der Güterbeförderung durch die Binnenschiffahrt die Organisation des Rotationssystems an die größere Flexibilität des Handels angepaßt werden, damit zum 1. Januar 2000 ein vollkommen freier Markt besteht.

b) Ist die Gemeinschaft für die geplante Maßnahme ausschließlich oder gemeinsam mit den Mitgliedstaaten zuständig?
Der Vorschlag wird auf der Grundlage von Artikel 75 des Vertrags vorgelegt und unterliegt daher der ausschließlichen Zuständigkeit der Gemeinschaft.

c) Wieweit betrifft das Problem die Gemeinschaft?
Von der Liberalisierung des Marktes direkt betroffen sind folgende Mitgliedstaaten: Frankreich, Belgien und die Niederlande. Die anderen Staaten mit einer Binnenschiffahrt besitzen bereits freie Märkte.

d) Welche Handlungsmöglichkeiten hat die Gemeinschaft?
Die Kommission schlägt vor, den noch reglementierten Teil des Binnenschiffahrtsmarktes durch einen Legislativvorschlag zu liberalisieren.

e) Ist eine einheitliche Regelung notwendig oder reicht eine Richtlinie aus?
Um eine einheitliche und nichtdiskriminierende Regelung zu schaffen, müssen Maßnahmen getroffen werden, die ein harmonisiertes Konzept in allen Mitgliedstaaten gewährleisten. Gleichwohl scheint eine Richtlinie die zur Erreichung dieses Zieles am besten geeignete Rechtsform zu sein. Sie gibt den allgemeinen Rahmen und die einzelnen Etappen vor, in denen ein vollkommen freier Markt verwirklicht werden soll, läßt dabei jedoch den Mitgliedstaaten die freie Wahl der Mittel.

Vorschlag für eine
RICHTLINIE DES RATES **95/0121 (SYN)**
über die Einzelheiten der Befrachtung und der Frachtratenbildung im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüterverkehr in der Gemeinschaft

---

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

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

auf Vorschlag der Kommission[1],

in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament[2],

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses[3],

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die zunehmenden Probleme im Zusammenhang mit der Überlastung des Straßen- und Schienennetzes, der Sicherheit im Verkehr, der Umwelt, dem Energieverbrauch und der Beeinträchtigung der Lebensqualität erfordern im Interesse der Allgemeinheit einen forcierteren Ausbau und eine bessere Nutzung des Potentials der Binnenschiffahrt, indem insbesondere deren Wettbewerbsposition verbessert wird.

Die Unterschiede zwischen den einzelstaatlichen Regelungen betreffend die gewerbliche Binnenschiffahrt sind einem reibungslosen Funktionieren des Binnenmarktes in diesem Bereich nicht förderlich. Daher sollten auf Gemeinschaftsebene Bestimmungen für den gesamten Binnenschiffahrtsmarkt erlassen werden; dies hatte die Kommission bereits in ihrem Bericht vom 9. Juni 1994 über die Marktordnung in der Binnenschiffahrt und die sogenannten Rotationssysteme angeregt, dessen Konzept der Rat in seiner Entschließung vom 24. Oktober 1994[4] gebilligt hat.

Die Vollendung des Binnenmarkts, in dem der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital gewährleistet ist, erfordert im Binnenschiffsgüterverkehr eine kommerziell flexiblere Gestaltung der Rotations-Befrachtungssysteme, die später einem System freier Geschäftsabschlüsse weichen sollen.

Aufgrund der sozio-ökonomischen Merkmale des Binnenschiffahrtsgewerbes ist ein Übergangszeitraum vorzusehen, in dem die Anwendung des Rotationssystems schrittweise eingeschränkt wird, bis schließlich die Befrachtung und die Bildung der Beförderungsentgelte völlig frei sind.

---

(1)

(2)

(3)

(4) ABl. Nr. C 309 vom 5.11.1994, S. 5.

Diese Übergangszeit soll dazu dienen, daß sich die Verkehrsunternehmer an die Bedingungen des freien Marktes anpassen und sich gegebenenfalls mit anderen zu kommerziellen Gruppierungen zusammenschließen können, die dem logistischen Bedarf der Verlader besser entsprechen.

In Anbetracht der vorstehend beschriebenen Ziele ist es erforderlich und ausreichend, auf Gemeinschaftsebene einen allgemeinen Zeitplan für die schrittweise Liberalisierung des Marktes festzulegen, den Mitgliedstaaten jedoch die Verantwortung für die Durchführung dieser Liberalisierung zu überlassen; die Vorschriften des Artikels 3b dritter Unterabsatz des Vertrages werden somit befolgt.

Es sind Vorschriften erforderlich, die im Fall von schweren Störungen ein Eingreifen in den betroffenen Verkehrsmarkt ermöglichen. Dazu muß die Kommission ermächtigt werden, im Rahmen eines beratenden Ausschusses geeignete Maßnahmen zu treffen -

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

a) "Rotationssystem" ein System, bei dem die Transportaufträge der Kunden an einer Frachtbörse in der Reihenfolge, in der die Schiffe nach dem Löschen verfügbar sind, zu festen Preisen und nach bekanntgegebenen Bedingungen vergeben werden. Die Verkehrsunternehmer werden in der Reihenfolge ihrer Eintragung in das Rotations-Verzeichnis aufgefordert, unter den angebotenen Ladungen eine Ladung zu wählen. Verkehrsunternehmer, die keine Wahl treffen, bewahren dennoch ihren Rang in der Reihenfolge der Eintragung;

b) "Verkehrsunternehmer"
- einen Partikulier, dem höchstens drei Binnenschiffe gehören;
- eine Reederei, der mehr als drei Binnenschiffe gehören;
- eine Gruppierung oder Genossenschaft von Partikulieren, der Binnenschiffe gehören;

c) "zuständige Behörde" die von dem Mitgliedstaat mit der Verwaltung und Organisation des Rotationssystems betraute Behörde;

d) "schwere Marktstörung" das Auftreten von Problemen auf dem betreffenden Markt, die diesem Markt eigen sind und zu einem möglicherweise anhaltenden deutlichen Angebotsüberhang führen können, der das finanzielle Gleichgewicht und das Überleben zahlreicher Binnenschiffsgüterverkehrsunternehmer ernstlich gefährden könnte, sofern die kurz- und mittelfristigen Prognosen für den betreffenden Markt keine deutliche und dauerhafte Besserung erwarten lassen.

Artikel 2

Im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüterverkehr in der Gemeinschaft werden die Verträge zwischen den betroffenen Parteien frei geschlossen und die Preise frei ausgehandelt, gegebenenfalls an Frachtbörsen.

Artikel 3

Abweichend von Artikel 2 können die Mitgliedstaaten bis zum 1. Januar 2000 ein System von festen Mindesttarifen sowie Rotationssysteme beibehalten, wenn

- die in den Artikel 4 bis 7 aufgeführten Bestimmungen eingehalten werden,

- gewährleistet wird, daß die Rotationssysteme sowie die Festpreisregelung allen Verkehrsunternehmern der Mitgliedstaaten zu den gleichen Bedingungen offenstehen.

Artikel 4

Während der in Artikel 3 vorgesehenen Übergangszeit können die Rotationssysteme nur auf allgemeine Waren angewendet werden.

Von diesen Systemen ausgenommen sind der Transport von Kohlenwasserstoffen, flüssigen und pulverförmigen Massengütern, Spezialtransporte z.B. von großen und unteilbaren Ladungen, Containertransporte, Überführungsfahrten im Hafengebiet, Werkverkehr jeder Art sowie der gesamte Verkehr, der bereits jetzt außerhalb des Rotationssystems abgewickelt wird.

Artikel 5

Von Rotationssystemen ausgenommen sind außerdem Transporte, deren Abwicklung über solche Systeme nicht effizient erfolgen kann, insbesondere:

- Transporte, die den Einsatz von Fahrzeugen mit eigenen Lade- und Löschvorrichtungen erfordern;

- Transporte im kombinierten Verkehr, nämlich die intermodalen Transporte, die hauptsächlich auf Binnenwasserstraßen abgewickelt werden und deren möglichst kurzer Vor- und Nachlauf entweder auf der Straße oder auf der Schiene erfolgt;

- neue Beförderungsarten, die nicht unter Artikel 4 oder die beiden obigen Gedankenstriche fallen, bei denen es den Verladern während einer vorherigen Erprobungszeit von bis zu 24 Monaten freisteht, das Rotationssystem zu nutzen oder nicht zu nutzen.

Artikel 6

Während der in Artikel 3 genannten Übergangszeit treffen die Mitgliedstaaten alle notwendigen Maßnahmen, um die Rotationssysteme soweit wie möglich flexibel zu gestalten, insbesondere indem

- die Verlader die Möglichkeit erhalten, Verträge für mehrfache Fahrten zu schließen, d. h. für mehrere aufeinanderfolgende Fahrten mit demselben Schiff;

- einfache oder mehrfache Fahrten, die nacheinander zweimal im Rotationssystem angeboten wurden, ohne daß sich ein Abnehmer gemeldet hat, aus diesem System herausgenommen und frei ausgehandelt werden;

Artikel 7

Innerhalb von zwei Jahren ab Inkrafttreten dieser Richtlinie treffen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen, damit die Verlader die freie Wahl zwischen drei verschiedenen Vertragstypen haben:

- Zeit- einschließlich Charterverträge, bei denen der Verkehrsunternehmer ein oder mehrere Schiffe mit Besatzung für einen festgelegten Zeitraum ausschließlich einem Auftraggeber zur Verfügung stellt, um die ihm von letzterem übergebenen Güter gegen ein in Tagessätzen festgelegtes Entgelt zu transportieren. Der Vertrag wird von den Parteien frei ausgehandelt;

- Tonnageverträge, bei denen sich der Verkehrsunternehmer verpflichtet, während eines festgelegten Zeitraums eine bestimmte Menge gegen Bezahlung eines Entgelts pro Tonne zu befördern. Der Vertrag wird von den Parteien frei ausgehandelt; Vertragsgegenstand muß ein großes Gütervolumen sein;

- Verträge für einfache oder mehrfache Fahrten, die unter das Rotationssystem fallen.

Artikel 8

(1) Bei einer schweren Störung des Binnenschiffahrtsmarktes kann die Kommission von sich aus oder auf Antrag eines Mitgliedstaats geeignete Maßnahmen treffen, insbesondere Maßnahmen, mit denen jede weitere Erhöhung der Transportkapazität auf dem betreffenden Markt verhindert wird. Die Entscheidung wird gemäß dem Verfahren nach Artikel 9 Absatz 2 getroffen.

(2) Liegt ein Antrag eines Mitgliedstaates auf Maßnahmen vor, so wird darüber innerhalb von drei Monaten nach Antragseingang entschieden.

(3) Dem Antrag eines Mitgliedstaats auf geeignete Maßnahmen sind alle für eine Bewertung der wirtschaftlichen Lage des betreffenden Bereichs erforderlichen Angaben beizufügen, insbesondere:

- die durchschnittlichen Kosten und die Preise für die einzelnen Transportarten;
- der Auslastungsgrad der Laderäume;
- Prognosen zur Nachfrageentwicklung.

Diese Angaben dürfen nur zu statistischen Zwecken verwendet werden. Es ist nicht gestattet, sie zu steuerlichen Zwecken zu verwenden und an Dritte weiterzugeben.

(4) Die gemäß diesem Artikel getroffenen Entscheidungen werden den Mitgliedstaaten unverzüglich mitgeteilt.

Artikel 9

(1) Die Kommission wird von dem in der Richtlinie 91/672/EWG des Rates[5] vorgesehenen Ausschuß unterstützt.

(2) Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß gibt seine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage - erforderlichenfalls durch eine Abstimmung - festsetzen kann.

Die Stellungnahme wird in das Protokoll aufgenommen; darüber hinaus hat jeder Mitgliedstaat das Recht zu beantragen, daß sein Standpunkt im Protokoll festgehalten wird.

Die Kommission berücksichtigt soweit wie möglich die Stellungnahme des Ausschusses. Sie unterrichtet den Ausschuß darüber, inwieweit sie seine Stellungnahme berücksichtigt hat.

Artikel 10

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie vor dem 1. Januar 1996 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Sie regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut der innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 11

Diese Richtlinie tritt am dritten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften in Kraft.

Artikel 12

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates
Der Präsident

---

[5] ABl. Nr. L 373 vom 31.12.1991, S. 29

Vorschlag für eine

VERORDNUNG (EG) DES RATES **95/0122 (SYN)**

zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 über die Strukturbereinigung in der Binnenschiffahrt(*)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

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

auf Vorschlag der Kommission(1),

in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament(2),

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses(3),

in Erwägung nachstehender Gründe:

Mit der Verordnung (EWG) Nr. 1101/89(4), zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. ..... 95(5), wurde ein System zur Strukturbereinigung in der Binnenschiffahrt eingeführt. Mit dieser Verordnung sollen mittels auf Gemeinschaftsebene koordinierter Abwrackmaßnahmen Kapazitätsüberhänge in den Binnenschiffahrtsflotten abgebaut werden.

In der Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 ist die Möglichkeit einer Gemeinschaftsfinanzierung für die Jahre 1995 bis 1998 vorgesehen; die Modalitäten für die Jahre 1996 bis 1998 sind noch festzulegen.

Grundsätzlich wird das derzeit geltende Strukturbereinigungssystem in erster Linie von den Binnenschiffahrtsunternehmen durch jährliche Beitragszahlungen finanziert.

Die öffentlichen Beiträge sind jährlich neu zu bewilligen; sie richten sich nach den Beiträgen des Binnenschiffahrtsgewerbes. Die Maßnahme ist für einen Zeitraum von drei Jahren (1996 bis 1998) vorgesehen und jährlich zu überprüfen -

---

* Bei der Ausarbeitung dieses Vorschlags wurde der Vorschlag zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 berücksichtigt, den die Kommission am ..... vorgelegt hat (Dok. .....).

(1)

(2)

(3)

(4) ABl. Nr. L 116 vom 28. 4.1989, S. 25.

(5)

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Dem Artikel 4 a der Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 werden folgende Absätze angefügt:

"(4) Die Finanzbeiträge der Gemeinschaft für die Jahre 1996,1997 und 1998 dürfen das Zweifache der Beiträge des Binnenschiffahrtsgewerbes nicht übersteigen.

(5) In den in Absatz 4 genannten Jahren stellen die betreffenden Mitgliedstaaten ihren Fonds gemeinsam Beträge zur Verfügung, die in etwa denen der Gemeinschaft entsprechen. Der Anteil des jeweiligen Mitgliedstaats richtet sich nach der Größe seiner aktiven Flotte im Vergleich zu der anderer Mitgliedstaaten. Diese Beträge werden von der Kommission in Zusammenarbeit mit den für die verschiedenen Abwrackfonds zuständigen Behörden festgesetzt.

(6) Während der Abwrackaktion von 1996 bis 1998 legt die Kommission nach Maßgabe dieser Verordnung jeweils zu Jahresbeginn unter Berücksichtigung der verfügbaren Finanzmittel, der Marktentwicklung und der durchgeführten Liberalisierungsmaßnahmen die Einzelheiten der Abwrackaktion des laufenden Jahres fest."

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 20. Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften in Kraft.

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

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates
Der Präsident

Vorschlag für eine

VERORDNUNG (EG) DES RATES **95/0123 (SYN)**

zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 über Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr

---

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

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

auf Vorschlag der Kommission[1],

in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament[2],

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses[3],

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates[4], zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. ....[5], insbesondere Artikel 3 Nummer 1, bestimmt, daß die Mitgliedstaaten Beihilfen gewähren können, um die Entwicklung von für die Allgemeinheit wirtschaftlicheren Verkehrsformen und -mitteln zu erleichtern und den kombinierten Verkehr zu fördern.

Die zunehmenden Probleme in Zusammenhang mit der Überlastung des Straßen- und Schienennetzes, der Sicherheit im Verkehr, der Umwelt, dem Energieverbrauch und der Beeinträchtigung der Lebensqualität erfordern im Interesse der Allgemeinheit einen forcierteren Ausbau und eine bessere Nutzung des Potentials der Binnenschiffahrt, indem deren Wettbewerbsfähigkeit verbessert wird.

Die Umschlagskosten machen einen ganz erheblichen Teil der Transportkosten auf Binnenwasserstraßen aus. Im Sinne des gewünschten weiteren Ausbaus der Binnenschiffahrt müssen umfangreiche Investitionen getätigt werden, um die Umschlagseinrichtungen leistungsfähiger zu gestalten und den heutigen logistischen Anforderungen besser anzupassen.

Hierzu sollen die Investitionen in die Infrastruktur und/oder die Ausrüstung der Umschlagsplätze an Binnenwasserstraßen gefördert werden, so daß Beförderungsleistungen der Binnenschiffahrt nachgefragt bzw. verstärkt nachgefragt werden. Es ist daher wichtig, daß Beihilfen, die der Mitgliedstaat gewährt oder die mit staatlichen Mitteln gewährt werden, den betroffenen Unternehmen zur Verfügung gestellt werden können.

Es empfiehlt sich, die Bedingungen für die Gewährung dieser Beihilfen zugunsten der

---

(1)

(2)

(3)

(4) ABl. Nr. L 130 vom 15. 6.1970, S. 1.

(5)

Es empfiehlt sich, die Bedingungen für die Gewährung dieser Beihilfen zugunsten der Binnenschiffahrt anzugleichen und die Auswirkungen dieser Beihilfen in regelmäßigen Abständen zu bewerten.

Diese Beihilfen müssen über einen ausreichend langen Zeitraum gewährt werden, so daß sich für die damit finanzierten Anlagen ein fester Kundenstamm und für die Binnenschiffahrt neue Verkehre entwickeln können. Die derzeitige Beihilferegelung sollte bis zum 31. Dezember 1999 in Kraft bleiben; der Rat sollte nach Maßgabe des Vertrages beschließen, welche Regelung in der Folgezeit anzuwenden bzw. unter welchen Voraussetzungen die Beihilferegelung gegebenenfalls aufzuheben ist.

Die Gemeinschaftvorschriften für Beihilfen müssen angepaßt und die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 daher entsprechend geändert werden -

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Dem Artikel 3 Nummer 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 wird folgender Buchstabe angefügt:

"f) bis zum 31. Dezember 1999, sofern die Beihilfen vorübergehend gewährt werden, die Entwicklung der Binnenschiffahrt erleichtern sollen und folgendes betreffen:

- Investitionen in die Infrastruktur der Umschlagsplätze an Binnenwasserstraßen oder

- Investitionen in die ortsfesten und beweglichen Anlagen, die für die Be- und Entladung der Binnenschiffe erforderlich sind.

Die gewährten Beihilfen dürfen 50 % des Gesamtbetrags der Investition nicht überschreiten.

Die Empfänger der Beihilfen müssen sich verpflichten, fünf Jahre lang eine mit den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten festzulegende Menge an neuem oder zusätzlichem Verkehr auf Binnenwasserstraßen abzuwickeln. Kommen sie dieser Verpflichtung nicht nach, so zieht die zuständige Behörde die Beihilfe wieder ein.

Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat alle zwei Jahre Bericht über die Ergebnisse der Durchführung dieser Maßnahmen, insbesondere über die Zuteilung und die Höhe der Beihilfen sowie über ihre Auswirkungen auf die Binnenschiffahrt. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission die für die Erstellung dieses Berichts erforderlichen Angaben.

Bis spätestens 31. Juli 1999 beschließt der Rat auf Vorschlag der Kommission nach Maßgabe des Vertrages darüber, welche Regelung in der Folgezeit anzuwenden bzw. unter welchen Voraussetzungen diese Beihilferegelung gegebenenfalls aufzuheben ist."

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 20. Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften in Kraft.

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

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates
Der Präsident

Finanzbogen

Artikel B2-708 : Aktionen zur Strukturbereinigung in der Binnenschiffahrt.

1. TITEL DER AKTION

Aktionen zur Strukturbereinigung in der Binnenschiffahrt.

2. HAUSHALTSLINIE

Linie B2-708.

3. RECHTSGRUNDLAGE

Artikel 75 des EWG-Vertrages.
Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 des Rates vom 27. April 1989 zuletzt abgeändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 844/94 (ABL. Nr. L 98 vom 16.4.1994, S. 1) über Struktursanierung in der Binnenschiffahrt (ABL. EWG vo 28. April 1989).
Änderung der Verordnung Nr. 1101/89 des Rates für die neue Linie B2-708 durch die Verordnung (EWG) Nr. /95 vom Rat.

4. BESCHREIBUNG DER AKTION

4.1. Allgemeine Zielsetzung der Aktion

Zeitweilige und zusätzliche finanzielle Maßnahme der Gemeinschaft im Rahmen der Abwrackaktion, um in einer wesentlichen Art und Weise die strukturellen Schiffsraumüberkapazitäten zu reduzieren, die auf ungefähr 15% in den zwei Bereichen der Trocken- und Tankschiffahrt geschätzt werden und die Strukturen der Binnenschiffahrt so zu verbessern. Diese Initiative ist zuerst durch die gegenwärtige besonders schwierige Konjunkturlage der Binnenschiffahrt gerechtfertigt. Diese Lage ermöglicht es nicht, die Sätze der Jahresbeiträge des Gewerbes zu erhöhen. Das Gewerbe finanziert die augenblickliche Abwrackaktion selbst. Aber das Abwrackprogramm ist eine Begleitmaßnahme zur schrittweisen Liberalisierung des Binnenschiffahrtsmarktes während den kommenden Jahren. Der bedeutende Abwrack von Binnenschiffen wird vom Rat verlangt und zielt auf eine dauerhaften Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Binnenschiffsgewerbes ab. Hierzu sind für eine Periode von drei Jahren zusätzliche Finanzmittel erforderlich, die gemeinsam aus dem Haushalt der Gemeinschaft und dem der betroffenen Mitgliedstaaten sowie vom Gewerbe stammen müssen.

4.2. Dauer der Aktion

3 Jahre : 1996-1997-1998. Eine mögliche Verlängerung der Aktion nach 1998 kann nur durch das betroffene Gewerbe finanziert werden.

5. EINSTUFUNG DER AUSGABEN / EINNAHME

5.1. DNO

5.2. CD

5.3. Art der betroffener Einnahmen : Nichts.

6. ART DER AUSGABEN / EINNAHME

- Subvention für eine gemeinsame Finanzierung mit anderen Mitteln des öffentlichen oder privaten Sektors.

- Ist bei wirtschaftlichem Erfolg der Aktion eine teilweise oder volle Rückzahlung des gemeinschaftlichen finanziellen Beitrages vorgesehen ? NEIN.

- Impliziert die vorgeschlagene Aktion eine Änderung des Niveaus der Einnahmen ? NEIN.

7. FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

7.1. Der jährlich notwendige Betrag für die Struktursanierung der Binnenschiffahrt (15% Überkapazität, d.h. ein Überhang von 1.500.000 Tonnen in der Trockengüterschiffahrt und 300.000 Tonnen in der Tankschiffahrt) wird auf 64 Millionen ECU Für die Jahre 1996 bis 1998 geschätzt. Dies stellt insgesamt 192 Millionen ECU dar, d.h. 142 Millionen ECU für die Trockenladung und 50 Millionen für die Tankschiffahrt.
In diese Berechnung muß man integrieren denLiberalisierungsvorgang der Binnenschiffahrt mit den Schiffen, die nicht mehr im "Rotations"-System mit seinen Festfrachten tätig sein können, den Beitritt Österreichs mit der Integration seiner Flotte in die Gemeinschaft sowie die Erhöhung der Abwrackprämien, die seit 1990 nicht geändert wurden (eine Erhöhung um 15%, gestaffelt für die verschiedenen Schiffstypen, erscheint als erforderlich).

Der Betrag der jährlichen Beiträge des Gewerbes beläuft sich für die 3 Jahre 1996-1997-1998 auf ungefähr 14 Millionen ECU pro Jahr, das heißt 42 Millionen ECU für den Bezugszeitraum. Jedoch müssen 12 Millionen ECU dieses Betrages für die Rückzahlung der Beträge benutzt werden, die durch die Mitgliedstaaten für die Aktion von 1990 vorfinanziert wurden, und es bleiben für die neue Aktion nur 30 Millionen ECU.

Es wird also vorgeschlagen, daß der Unterschied 192-30=162 Millionen ECU durch das gemeinschaftliche Budget sowie durch die betreffenden Mitgliedstaaten verteilt auf 3 Jahre (1996-1997 und 1998) finanziert wird. In Anbetracht der derzeitigen Haushaltsverfügbarkeiten kann die Gemeinschaft jetzt schon für 1996 bis 1998 40 Millionen ECU zur Verfügung stellen (20 Mio für 1996 und je 10 Mio für 1997 und 1998). Die Kommission behält sich vor, später gegebenfalls weitere Finanzmittel locken zu machen, falls der Haushalt dies erlauben wird.

Für den bleibenden Teil der Finanzierung, ein Mindestbetrag von 81 Mio ECU und als Höchstbetrag 122 Mio ECU, werden die nationale Haushalte im Verhältnis zur Bedeutung der Flotte der einzelnen betroffenen Mitgliedstaaten aufkommen. Zum Beispiel, die Bundesrepublik deren Floote 30% der Gemeinschaftsflotte darstellt, müßte einen Höchstbetrag von 36,6 Mio ECU (122x30:100), d.h. 12,2 Mio ECU pro Jahr oder 22 Mio DM aufbringen.

7.2. Aufschlüsselung nach Kostenelementen

EG in Mio ECU

Aufschlüsselung	Haushaltjahr 95	APB 96	97	98
BEITRAG FÜR DIE ABWRACKAKTION	5,0	20,0	10,0	10,0
GESAMTZAHL	5,0	20,0	10,0	10,0

7.3. Indikativer Fälligkeitsplan für Verpflichtigungs- und Zahlungsermächtigungen

Die 40 Mio ECU beziehen sich auf die Periode 1996-1998

Ende 1994 kumulierte Lage	Budget 1995	APB 1996	Vorläufige Programmierung				
			1997	1998	1999	2000 und folgende Jahre	GESAMT ZAHL
0	5,0	20,0	10,0	10,0			45,0

8. VORGESEHENE BESTIMMUNGEN ZUR BETRUGSBEKÄMPFUNG (UND ERGEBNISSE)

Die Verwaltung der Aktion wird gemäß den Verordnungen durchgeführt werden (EWG) Nr. 1101/89 des Rates, Nr. 1102/89 der Kommission und auf Grund der Verordnung (EWG) Nr. , die die Verordnung Nr. 1101/89 ändern wird, ausgeführt. Die Verwaltung jedes nationalen Abwrackfonds wird durch die zuständigen Behörden des betroffenen Mitgliedstaates gewährleistet. Die Kommission führt in Zusammenarbeit mit den Behörden der Fonds Anfang jedes Jahres die Ausgleichung der Konten durch und läßt die finanzielle Solidarität zwischen den verschiedenen nationalen Abwrackfonds funktionieren.

9. ANALYSE ZUR KOSTEN-WIRKSAMSKEIT-ANALYSE

9.1. Quantifizierbare Einzelziele - Zielgruppe

- *Spezifische Zielsetzungen* : Angesichts der Strukturschwäche des Bereichs der Binnenschiffahrt und des Interesses, die Vorteile dieses Verkehrsmittels zu nutzen, ist die Zielsetzung dieser Aktion, die Struktur der Binnenschiffahrt parallel zu ihrer progressiven Liberalisierung durch den Abbau der Überkapazität um 15% zu erbessern.

- *Anvisierte Bewölkerung* : Transportunternehmer im Binnenschiffsbereich.

9.2. Begündung der Aktion

- *Die Notwendigkeit der Intervention des Haushaltsmittel der Gemeinschaft* ist durch die Liberalisierung des Binnenschiffssektor, die von Maßnahmen zu dessen Restrukturierung begleitet werden muß, gerechtfertigt. Diese Restrukturierung erfolgt durch eine Verminderung der Kapazität der Flotten dank einer zusätzlichen gemeinsamen Finanzierung der Gemeinschaft. In seiner Entschließung vom 24.10.1994 (Amtsblatt Nr. C 309/5 vom 5.11.1994) erklärte der Rat, daß zur Sicherung einer dauerhaften Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschiffahrt eine neue bedeutende Abwrackaktion erforderlich ist. Wenn Zusatzmaßnahmen auf diesem Gebiet sich nach 1998 als notwendig erweisen, fielen diese nur in das Ressort des Gewerbes.

- *Wahl der Modalitäten der Intervention*

  * Abwrackprämien

  * Funktionieren des Plans der Strukturanierung in der Binnenschiffahrt gemäß den Verordnungen (EWG) Nr. 1102/89 und Nr. 3690/92 der Kommission. Die Verwaltung der Abwrackfonds obliegt der Verantwortung jedes der betroffenen Mitgliedstaaten. Die Kommission ist beauftragt auf Grund von Artikel 6 der Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 und insbesondere ihres Absatzes 5, die Bedingungen der Zuteilung dieser Abwrackprämien festzulegen.

9.3. Follow-up und Bewertung der Aktion

- *Leistungsindikatoren*

  * akzeptierte Anträge auf Abwrackprämien

    Die Abwrackprämie muß durch die Behörden der Fonds innerhalb eines Monats vom Datum an gezahlt werden, an dem der Eigentümer den Beweis des Abwracks seines Schiffes erbracht hat. Die Behörden der Fonds müssen jeden Monat der Kommission die Liste der Zahlungen der Abwrackprämien übermitteln, damit diese den Stand der Aktion kontrollieren kann.

  * tatsächlich abgewrackte Tonnage und Schiffsraume, der in den verschiedenen betroffenen Mitgliedstaaten dem Jahresbeitrag unterwerfen ist.

- *Vorgesehen Modalitäten und Periodizität der Bewertung* :

  Halbjährliche Berichte und Schlußbericht Ende 1998, die durch die Dienste der Kommission erstellt werden und für die Mitgliedstaaten sowie für die europäischen Berufsverbände bestimmt sind.

  In der Tat sieht Absatz 2 von Artikel 10 der Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 des Rates vom 27. April 1989 vor, daß die Mitgliedstaaten der Kommission alle 6 Monate alle nützlichen Informationen über die Entwicklung der laufenden Aktion mitteilen. Diese Informationen beziehen sich insbesondere auf die Finanzlage der Fonds, die Anzahl der eingereichten Anträge auf Abwrackprämien und die tatsächlich abgewrackte Tonnage.

  Seit 1989 erstellen die Dienststellen der Kommission einen halbjährlichen Bericht. Der Zehnte Bericht (für die Periode vom 01.07.1994 an 31.12.1994) ist an die betroffenen Mitgliedstaaten und an das Gewerbe am 15. März 1995 verteilt worden. Außerdem sieht Artikel 6 Absatz 6 der Verordnung (EWG) Nr. 3690/92 vor daß die Mitgliedstaaten der Kommission Ende jedes Quartals (im hinblick auf eine Sitzung in Brüssel) eine Liste der eingeriechten Anträge auf Abwrackprämien sowie eine vollständige Tabelle der verfügbaren Finanzmittel.

10. VERWALTUNGSAUSGABEN (TEIL A DES HAUSTHALTSPLANES)

Die tatsächliche Bereitstellung der erforderlichen Verwaltungsmittel ergibt sich aus der jährlichen Entscheidung der Kommission über die Zuweisung von Mitteln, unter Berücksichtigung des Personalbestands und der von der Haushaltsbehörde zusätzlich bewilligten Mittel.

10.1. Die Aktion benötigt die Ainstellung eines zusätzlichen Beamten der Kategorie A für die Inkraftsetzung der Gesamtmaßnahmen über die Liberalisierung des Binnenschiffartsmarktes.

10.2. Die übrigen Verwaltungs- und Personalausgaben für die Aktion werden durch den Bedarf der GD gedeckt und ziehen keine bedeutende Erhöhung mit sich, da die Aktion sich in den Rahmen vorhergeheuden Aktionen einfügt (insbesondere das Koordinieren der nationale Abwrackfonds).

BEWERTUNGSBOGEN

FOLGEN DER VORSCHLÄGE FÜR DIE UNTERNEHMEN, INSBESONDERE DIE KLEINEN UND MITTLEREN UNTERNEHMEN (KMU)

Titel der Vorschläge:

- Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Einzelheiten der Befrachtung und Frachtratenbildung im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüterverkehr in der Gemeinschaft.
- Vorschlag für eine Verordnung (EG) des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 des Rates über die Strukturbereinigung in der Binnenschiffahrt.
- Vorschlag für eine Verordnung (EG) des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 über Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr.

Die Vorschläge

1. Warum ist angesichts des Subsidiaritätsprinzips (siehe Kapitel V der Mitteilung an den Rat) eine Gemeinschaftsvorschrift auf diesem Gebiet notwendig und welches sind ihre Hauptziele?

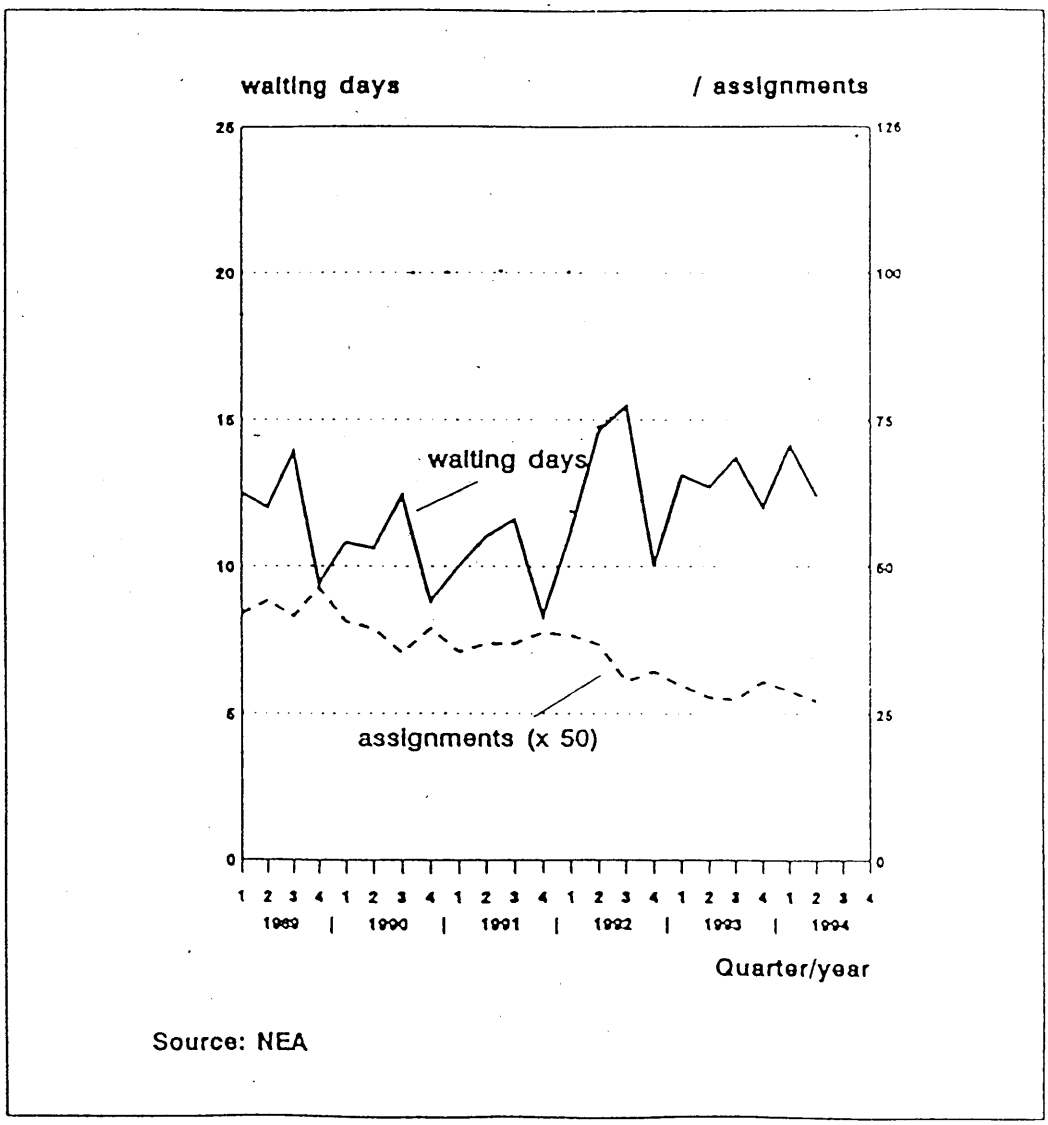
Die unterschiedlichen nationalen Rechtsvorschriften für die kommerzielle Nutzung der Binnenschiffahrt sind dem reibungslosen Funktionieren des Binnenmarktes in diesem Sektor nicht förderlich. Die Verwirklichung des Binnenmarktes erfordert eine vollständigere Harmonisierung der bestehenden Regelungen, die es in den verschiedenenen Segmenten des Binnenschiffahrtsmarktes der Union gibt. Vor allem aus der Sicht der Verlader ist es nur schwer verständlich, daß einige von ihnen verpflichtet sind, aufgrund ihres geographischen Standorts an einer Befrachtung nach dem Tour-de-Rôle-Verfahren teilzunehmen (Vergabe der Transportaufträge zu festen Tarifen und bekanntgegebenen Konditionen in der Reihenfolge, in der die Schiffe nach dem Löschen verfügbar werden), während andere unter freien Marktbedingungen arbeiten können.

Im Hinblick auf eine Förderung des Verkehrsträgers Binnenschiffahrt müssen bestehende Regelungen, die seiner Entwicklung im Wege stehen könnten, aufgehoben werden. Statt dessen muß schrittweise ein System der freien Befrachtung und Tarifsetzung eingeführt werden (1ste Vorschlag).
Um die nötige Einheitlichkeit und Transparenz zu gewährleisten, sollte auf Gemeinschaftsebene ein Zeitplan für die schrittweise Liberalisierung des Marktes vorgegeben werden, auf dessen Grundlage die betroffenen Mitgliedstaaten gleichzeitig handeln können.
Angesichts der sozio-ökonomischen Probleme des Binnenschiffahrtssektors und der durch die schrittweise Liberalisierung notwendig gewordenen strukturellen Veränderungen auf dem Transportmarkt muß als Begleitmaßnahme eine neue, umfassende Strukturbereinigung vorgenommen werden (siehe Entschließung des Rates vom 26. Oktober 1994), um die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors dauerhaft zu gewährleisten (2te Vorschlag).

Der 3te Vorschlag enthält die Möglichkeit einzelstaatlicher Investitionsbeihilfen für Infrastrukturausrüstungen und/oder Anlagen für Umschlagplätze an Binnenwasserstraßen. Der Vorschlag orientiert sich an der bestehenden Beihilferegelung für den kombinierten Verkehr, mit der vor allem die Binnenschiffahrt gefördert wird.

Auf dem betreffenden Markt, beispielsweise im Nord-Süd-Verkehr zwischen den Niederlanden und Belgien, ist die Zahl der "Reisekontrakte" (assignments) seit Jahren rückläufig (siehe Seite 41 des NEA-Berichts vom 24.02.1995 über die Marktbeobachtung in der Binnenschiffahrt), insbesondere weil die Verlader die Tour-de-Rôle-Systeme ablehnen (zu streng, keine freie Wahl des Verkehrs-unternehmers usw.) und anderen Alternativen den Vorzug geben.
Um die Binnenschiffahrt attraktiver zu gestalten, müssen Maßnahmen zur schrittweisen Deregulierung sowie entsprechende Begleitmaßnahmen getroffen werden.

Graphik 10 Durchschnittliche Wartezeit und Auftragsvergabe im Tour-de-Rôle-Verkehr zwischen den Niederlanden und Belgien



Source: NEA

Die Folgen für die Unternehmen

2. Wen betreffen die Vorschläge?

a) Direkte Folgen (Möglichkeiten für neue Tätigkeiten)

- Verlader in B, F und NL
- Partikuliere
- Reedereien (Eigner von mehr als drei Binnenschiffen)
- Gruppierungen oder Genossenschaften von Partikulieren
- andere Marktteilnehmer (Betreiber von Umschlagplätzen, Binnenhäfen ...)

Positive Folgen: durch die Liberalisierung des Marktes wird die Binnenschiffahrt für die Verlader attraktiver und gegenüber den anderen Verkehrsträgern wettbewerbsfähiger.

b) Indirekte Folgen (Angebot an Verkehrsdienstleistungen)

- alle Unternehmen, die Transporte durchführen lassen müssen (Verlader).

Positive Folgen: der Transport wird für sie qualitativ und die Straßen sind weniger überlastet.

3. Welche Maßnahmen müssen die Unternehmen zur Einhaltung des Vorschlags ergreifen?

Die Partikuliere, die am Tour-de-Rôle-Verfahren teilnehmen, müssen dieses System der Frachtvergabe schrittweise aufgeben. Um sich dem freien Markt stellen zu können, müssen sie sich neu organisieren, entweder durch kommerzielle Zusammenschlüsse oder durch Verlagerung ihres Schwerpunktes auf Vermarktung und Logistik. Wer sich vom Gewerbe zurückziehen möchte, erhält eine Abwrackprämie.

4. Welche wirtschaftlichen Auswirkungen werden die Vorschläge wahrscheinlich haben?

Positive Folgen für den Binnenschiffahrtsmarkt. Die Forschungsinstitute NEA und PLANCO haben im Auftrag der Kommission die zusätzlichen Ladungen berechnet, die sich für die Binnenschiffahrt im Falle einer Liberalisierung des Marktes ergeben würden. Nach Auskunft dieser Institute wird sich der jährliche Ladungszuwachs auf 6 bis 7 Millionen Tonnen, d.h. mehr als 10 % des derzeitigen Ladungsaufkommens belaufen, das unter den verschiedenen Tour-de-Rôle-Systemen abgewickelt wird. Der psychologische Effekt im Zusammenhang mit den Maßnahmen zur Förderung der Binnen-schiffahrt (siehe Anlage III) könnte durchaus dazu führen, daß diese Schätzungen noch weit übertroffen werden.

Negative Folgen für die weniger leistungsfähigen Partikuliere, die bei stärkerem Wettbewerb aus dem Markt werden ausscheiden müssen. Sie können jedoch eine Ausstiegsbeihilfe in Form einer Abwrackprämie für ihre Schiffe erhalten.

5. Enthalten die Vorschläge Maßnahmen, die die besondere Lage der kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) berücksichtigen?

Gerade um der besonderen sozio-ökonomischen Lage des Sektors Rechnung zu tragen (Zersplitterung des Gewerbes, wobei die KMU die große Mehrheit der Schiffseigner ausmachen), ist in den Vorschlägen parallel zur Liberalisierung ein Maßnahmenprogramm vorgesehen, das zum Abbau der Strukturschwächen des Sektors und zur Förderung des Verkehrsträgers Wasserstraße beitragen soll. Außerdem besitzt die Kommission die Zuständigkeit, die Höhe der Abwrackprämien nach Art und Größe des Schiffes festzusetzen. Sie kann daher dafür Sorge tragen, daß die kleinsten KMU nicht benachteiligt werden.

Beratung

6. Verzeichnis der Organisationen, die zu den Vorschlägen konsultiert wurden und Exposé ihrer grundlegenden Standpunkte

OEB/ESO	Europäische Schifferorganisation
UINF/IBU	Internationale Binnenschiffahrtsunion
UNICE	Vereinigung der Wirtschafts- und Arbeitgeberverbände Europas
FEPI	Europäische Vereinigung der Binnenhäfen
CST	Gewerkschaftsausschuß Verkehr
CLECAT	Verkehrsvermittler

- Zustimmung mit Ausnahme der OEB, die befürchtet, daß Vorschlag I zur Liberalisierung des Marktes sich auf die Transportpreise auswirken könnte. Die Organisation akzeptiert jedoch die Vorschläge II und III der Kommission.

- Samtliche Organisationen betrachten das Marktbeobachtungssystem als nützlich; für die OEB ist dieses System eine Voraussetzung zur Liberalisierung des Binnenschiffahrtsmarktes.

- Allgemein ist das Ziel der Abwrackaktion für 1996-1997-1998 die Verminderung der Überkapazität um 15%. Aber um eine mögliche Verbesserung der Wirtschaftskonjunktur zu berücksichtigen, erscheint eine Verminderung von 5% pro Jahr (5% x 3) mit einer jährlichen Bewertung als angebracht.

- Die Maßnahmen zur Förderung der Binnenschiffahrt sind allgemein befürwortet worden, insbesondere jene über eine Verlagerung vom Verkehren auf die Binnenschiffahrt. Diese Politik wird haptsächlich von der Industrie (UNICE) und dem Verkehrshilfsgewerbe (CLECAT) unterstützt.

ISSN 0256-2383

KOM(95) 199 endg.

DOKUMENTE

DE 07

Katalognummer : CB-CO-95-229-DE-C

ISBN 92-77-89141-6

Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften

L-2985 Luxemburg