

**REPUBLIK ÖSTERREICH**

Bundesministerium für
Wissenschaft und Verkehr
Oberste Schifffahrtsbehörde

GZ.: 553.012/34-II/18/98

A-1031 Wien, Radetzkystraße 2
Telefax 01 71162 5799
DVR: 0090204

Sachbearbeiter: Rainer Gaupmann
Tel.: 01 71162 DW 5703

An die/das/den

1. Präsidium des Nationalrates
Dr. Karl Renner-Ring 3, 1010 Wien
2. Rechnungshof
Dampfschiffstraße 2, 1030 Wien
3. Bundeskanzleramt - Verfassungsdienst
Ballhausplatz 2, 1010 Wien
4. Bundeskanzleramt - Bundesministerium für Frauenangelegenheiten
Ballhausplatz 2, 1010 Wien
5. Bundesministerium für auswärtige Angelegenheiten
Ballhausplatz 2, 1010 Wien
6. Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten
Stubenring 1, 1010 Wien
7. Bundesministerium für Finanzen
Himmelpfortgasse, 1010 Wien
8. Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie
Stubenbastei 5, 1010 Wien
9. Bundesministerium für Inneres
Herrngasse 7, 1010 Wien
10. Bundesministerium für Justiz
Museumstraße 7, 1070 Wien
11. Bundesministerium für Landesverteidigung
Dampfschiffstraße 2, 1030 Wien
12. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft
Stubenring 1, 1010 Wien
13. Bundesministerium für Arbeit, Gesundheit und Soziales
Stubenring 1, 1010 Wien

- 2 -

14. Bundesministerium für Unterricht und kulturelle Angelegenheiten
Minoritenplatz 5, 1010 Wien
15. Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr, Sektion V
Renngasse 5, 1014 Wien
16. Finanzprokuratur
Singerstraße 17-19, 1010 Wien
17. Verkehrsarbeitsinspektorat, im Hause
18. Verbindungsstelle der Bundesländer
Schenkenstraße 4, 1010 Wien
19. Amt der Burgenländischen Landesregierung
Landhaus, 7000 Eisenstadt
20. Amt der Kärntner Landesregierung
Arnulfplatz 1, 9020 Klagenfurt
21. Amt der Niederösterreichischen Landesregierung
Herrngasse 9, 1014 Wien
22. Amt der Oberösterreichischen Landesregierung
Klosterstraße 7, 4020 Linz
23. Amt der Salzburger Landesregierung
Chiemseehof, 5010 Salzburg
24. Amt der Steiermärkischen Landesregierung
Hofgasse, 8011 Graz
25. Amt der Tiroler Landesregierung
Landhaus, 6020 Innsbruck
26. Amt der Vorarlberger Landesregierung
Landhaus, 6900 Bregenz
27. Amt der Wiener Landesregierung
Rathaus, 1082 Wien
28. Österreichischen Städtebund
Rathaus, 1082 Wien
29. Österreichischen Gemeindebund
Johannessgasse 15, 1010 Wien

- 3 -

30. Wirtschaftskammer Österreich
Wiedner Hauptstraße 63, 1045 Wien
31. Bundesarbeitskammer
Prinz Eugen-Straße 20 - 22, 1040 Wien
32. Volksanwaltschaft
Singerstraße 17, 1010 Wien
33. Bundeskammer der Architekten und Ingenieurkonsulenten
Karlgasse 9, 1040 Wien
34. Österreichischen Rechtsanwaltskammertag
Rotenturmstraße 13, 1013 Wien
35. Parlamentsdirektion 25-fach
Dr. Karl Renner-Ring 3, 1010 Wien

Betreff: Entwurf zu einem
Binnenschiffahrtsgesetz,
Begutachtung

Das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr beehrt sich, beiliegend den Entwurf eines Binnenschiffahrtskapazitätsgesetzes samt Erläuterungen mit dem Ersuchen um allfällige Stellungnahme zu übermitteln.

Sollte eine schriftliche Stellungnahme **binnen vier Wochen ab Zustellung** nicht einlangen, darf angenommen werden, dass aus do. Sicht gegen den Entwurf und seine Weiterleitung an die Gesetzgebung keine Bedenken bestehen.

Die in den Erläuterungen genannte, den Anlass für den vorliegenden Gesetzesentwurf bildende Verordnung (EG) Nr. 718/1999 des Rates liegt diesem Schreiben bei, ebenso die bezughabende Richtlinie 96/75/EG des Rates.

Zu den finanziellen Auswirkungen darf auf die Erläuterungen verwiesen werden.

- 4 -

Es wird ersucht, die do. Stellungnahmen auch dem Präsidium des Nationalrates am Postweg in 25-facher Ausfertigung sowie per E-mail (Adresse: **begutachtungsverfahren@parlament.gv.at**) zu übermitteln.

Anlage

Wien, am 20. April 1999
Für den Bundesminister:
Dr. SIEGL

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

A handwritten signature in cursive script, appearing to read 'Kerndl', is written below the text 'Für die Richtigkeit der Ausfertigung:'.

Vorblatt

Problem:

Die Maßnahmen der Europäischen Union zur Strukturbereinigung in der Binnenschifffahrt, geregelt mit Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 des Rates, werden nach zehn Jahren mit 28. April 1999 beendet. Um ihren Erfolg nicht in Frage zu stellen, ist es laut Gemeinschaft notwendig, die erneute Bildung von Überkapazitäten auf dem Binnenschifffahrtsmarkt zu verhindern, den Markt zu überwachen und im Falle einer neuerlichen schweren Marktstörung intervenieren zu können. Die Verordnung (EG) Nr.718/1999 des Rates vom 29. März 1999 schreibt den Mitgliedstaaten vor, Ausführungsvorschriften zu erlassen bzw. die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen zu beschließen.

Ziel:

Innerstaatliche Umsetzung der oben angeführten internationalen Vorschrift.

Inhalt:

Festlegung der geforderten Ausführungsvorschriften.

Alternativen:

Keine.

Kosten:

Mehrkosten für den Verwaltungsaufwand sind auszuschließen, weil der bereits bestehende "Österreichische Abwrackfonds für die Binnenschifffahrt" lediglich als Fonds neuen Namens weitergeführt wird. Im Übrigen ist der Verwaltungsaufwand durch den Beitritt zu den Europäischen Gemeinschaften und die Übernahme des gemeinschaftlichen Rechtsbesitzstandes bestimmt. Finanzielle Beiträge zu den kapazitätsbezogenen Maßnahmen für die Binnenschifffahrtsflotten aus nationalen Haushalten sehen die gemeinschaftlichen Regelungen derzeit nicht ausdrücklich vor.

EU-Konformität:

Ist gegeben, weil es sich um Durchführungsregelungen zu EU-Rechtsvorschriften handelt.

Entwurf

... **Bundesgesetz: Binnenschifffahrtsgesetz**

[CELEX-Nr.: 399R0718]

... **Bundesgesetz, mit dem ein Bundesgesetz zu Bestimmungen der Europäischen Union über kapazitätsbezogene Maßnahmen für die Binnenschifffahrtsflotten der Gemeinschaft zur Förderung des Binnenschiffsverkehrs erlassen, das Bundesfinanzierungsgesetz geändert und das Bundesgesetz über die Strukturbereinigung in der Binnenschifffahrt außer Kraft gesetzt wird (Binnenschifffahrtsgesetz)**

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel I

Binnenschifffahrtsgesetz

§ 1. (1) Gemäß den Bestimmungen der Europäischen Union über kapazitätsbezogene Maßnahmen für die Binnenschifffahrtsflotten der Gemeinschaft (nachstehend "EU-Kapazitätsbestimmungen") wird der beim Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr gemäß den Bestimmungen des Bundesgesetzes über die Strukturbereinigung in der Binnenschifffahrt, BGBl. Nr. 386/1996, als Fonds öffentlichen Rechts mit eigener Rechtspersönlichkeit eingerichtete und nach außen vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr vertretene Österreichische Abwrackfonds für die Binnenschifffahrt mit dem Sitz in Wien unter der Bezeichnung "Österreichischer Binnenschifffahrtsgesetz" (nachstehend "Fonds" genannt) weitergeführt.

(2) Die Verwaltung des Fonds und die Tragung der damit verbundenen zwingend erforderlichen Kosten obliegt dem Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr.

(3) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen Richtlinien für die bei der Verwaltung des Fonds zur Anwendung kommenden Verrechnungsvorschriften zu erstellen.

- 2 -

Aufgaben des Fonds

§ 2. (1) Aufgaben des Fonds sind die gemäß den EU-Kapazitätsbestimmungen den nationalen Binnenschiffahrtsfonds ausdrücklich zugewiesenen.

(2) Die von den EU-Kapazitätsbestimmungen vorgeschriebenen Konten sind als Sonderverrechnungskonten im Bereich des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr zu führen. Zusätzlich ist ein nationales Sonderverrechnungskonto für finanzielle Mittel des Fonds, die von den genannten Bestimmungen der Europäischen Union nicht erfasst werden, zu führen.

(3) Der Fonds hat dem Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr jährlich über seine Tätigkeit und seine Finanzlage zu berichten.

(4) Der Fonds hat die Wirtschaftskammer Österreich über alle Vorhaben betreffend die Rechtssetzung im Rahmen der Europäischen Union in Angelegenheiten der Verwaltung des Fonds zu unterrichten; ihr ist binnen angemessener Frist Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.

(5) Die Wirtschaftskammer Österreich und der Fachverband der Schifffahrtsunternehmungen unterstützen den Fonds im Rahmen ihres Wirkungsbereichs bei der Wahrnehmung der ihm übertragenen Aufgaben.

Verfahren

§ 3. (1) Anträge und Meldungen gemäß den EU-Kapazitätsbestimmungen sind beim Fonds einzubringen. Über Aufforderung des Fonds sind über die ordnungsgemäße Erfüllung von Verpflichtungen gemäß den EU-Kapazitätsbestimmungen geeignete Nachweise eines zum selben Zweck in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union eingerichteten Fonds, einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft, eines Ingenieurkonsulenten für Maschinenbau (Schiffstechnik) oder einer sonst geeigneten Einrichtung oder Person öffentlichen Glaubens vorzulegen. Die Kosten für diese Nachweise trägt der Antragsteller.

- 3 -

(2) Die Erledigung von Anträgen gemäß Abs. 1 und die Vorschreibung zur Erbringung einer Leistung gemäß den EU-Kapazitätsbestimmungen haben durch Bescheid zu erfolgen.

(3) Das Verfahren vor dem Fonds richtet sich nach den für die Behörden der allgemeinen staatlichen Verwaltung geltenden Bestimmungen und in Angelegenheiten der Verwaltungsvollstreckung nach dem Verwaltungsvollstreckungsgesetz.

Gebühren- und Abgabenbefreiung

§ 4. Der Fonds ist abgabenrechtlich wie eine Körperschaft öffentlichen Rechts zu behandeln. Die durch dieses Bundesgesetz unmittelbar veranlassten Schriften und Amtshandlungen sind von den Stempel- und sonstigen Gebühren sowie den Verwaltungsabgaben befreit.

Haftung und Kostentragung des Bundes

§ 5. (1) Der Bundesminister für Finanzen ist ermächtigt, nach Maßgabe des § 66 BHG im Namen des Bundes die Haftung als Bürge und Zahler (§ 1357 ABGB) in einem jeweils im Bundesfinanzgesetz festgelegten Ausmaß für Kredite von Kreditinstituten zu übernehmen, die der Fonds aufnimmt, um seine Verpflichtungen, die sich aus der Durchführung der EU-Kapazitätsbestimmungen samt Durchführungsbestimmungen ergeben, erfüllen zu können.

(2) Der Fonds hat sich für Kreditoperationen gemäß Abs. 1 der Österreichischen Bundesfinanzierungsagentur zu bedienen.

Inbetriebnahme von Donauschiffen

§ 6. Eigentümer und Verfügungsberechtigte (§ 2 Z 27 des Schifffahrtsgesetzes, BGBl. I Nr. 62/1997, zuletzt geändert mit Bundesgesetz BGBl. I Nr. 9/1998) über Schiffe, die ausschließlich auf der Donau (und deren Nebenflüssen) bis Kelheim fahren, haben die beabsichtigte erstmalige Inbetriebnahme von Schiffskapazitäten auf dem Gebiet der Europäischen Union zwei Monate vorher dem Fonds zu melden. Der Fonds hat diese Meldung an die beteiligten Mitglied-

- 4 -

staaten und die Europäische Kommission weiterzuleiten.

Auskunftspflicht

§ 7. Die Eigentümer der Schiffe, die den EU-Kapazitätsbestimmungen sowie den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes unterliegen, haben dem Fonds die zur Erfüllung seiner Aufgaben erforderlichen Auskünfte zu erteilen. Dies gilt auch für die über diese Schiffe Verfügungsberechtigten.

Strafbestimmungen

§ 8. (1) Wer gegen die EU-Kapazitätsbestimmungen oder die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes verstößt, begeht, wenn die Tat nicht den Tatbestand einer in die Zuständigkeit der Gerichte fallenden strafbaren Handlung bildet, eine Verwaltungsübertretung und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde, im örtlichen Wirkungsbereich einer Bundespolizeibehörde von dieser, mit einer Geldstrafe bis zu 1 000 000 ATS, ab dem 1. Jänner 2002 bis zu 75 000 EURO zu bestrafen.

(2) Eine Verwaltungsübertretung begeht insbesondere, wer

1. als Eigentümer ein unter die EU-Kapazitätsbestimmungen fallendes Schiff in Betrieb nimmt oder nicht dafür sorgt, dass das Schiff nicht in Betrieb genommen wird, ohne vorher die von den genannten Bestimmungen vorgesehenen Verpflichtungen erfüllt zu haben;
2. als Verfügungsberechtigter ein Schiff, das wegen seines im Gebiet der Europäischen Union ausschließlich auf der Donau (und deren Nebenflüssen) bis Kelheim vorgesehenen Betriebes nicht unter die EU-Kapazitätsbestimmungen fällt, außerhalb der Donau (und deren Nebenflüssen) bis Kelheim im Gebiet der Europäischen Union betreibt;
3. als Verfügungsberechtigter ein Schiff, das wegen seines im Gebiet der Europäischen Union ausschließlich auf der Donau (und deren Nebenflüssen) bis Kelheim vorgesehenen Betriebes nicht unter die EU-Kapazitätsbestimmungen fällt, ohne fristgerechte Meldung gemäß § 6 auf dem im Gebiet der Europäischen Union liegenden Teil der

- 5 -

Donau (und deren Nebenflüssen) bis Kelheim betreibt;

4. als Eigentümer oder Verfügungsberechtigter eines unter die EU-Kapazitätsbestimmungen fallenden Schiffs dem Fonds die zur Erfüllung seiner Aufgaben erforderlichen Auskünfte gemäß § 7 trotz nachweislicher Mahnung nicht erteilt,
5. als Eigentümer die Verpflichtung zur Abwrackung von Schiffen nicht fristgerecht erfüllt.

Übergangsbestimmungen

§ 9. Nach bisheriger Rechtsordnung gemäß § 1 Abs. 4 des Bundesgesetzes über die Strukturbereinigung in der Binnenschifffahrt erlassene Richtlinien behalten bis zur Erlassung von Richtlinien auf der Grundlage dieses Bundesgesetzes ihre Gültigkeit.

Auflösung des Fonds

§ 10. Die Auflösung des Fonds bedarf einer gesonderten bundesgesetzlichen Regelung.

Vollziehung

§ 11. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr, hinsichtlich § 1 Abs. 3 und § 5 Abs. 2 im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, betraut. Mit der Vollziehung des § 4 und des § 5 Abs. 1 ist der Bundesminister für Finanzen betraut.

Artikel II

Änderung bestehender Rechtsvorschriften

Das Bundesfinanzierungsgesetz, BGBl. Nr. 763/1992, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 124/1997, wird wie folgt geändert:

- 6 -

§ 2 Abs. 3 lautet:

“(3) Die ÖBFA hat die Durchführung von Kreditoperationen gemäß § 5 Abs. 1 des Binnenschiffahrtstfondsgesetzes, BGBl. I Nr. .../1999, zu besorgen.”

Artikel III

Schlussbestimmungen

Inkrafttreten

(1) Dieses Bundesgesetz tritt mit dem Tag des Inkrafttretens der Verordnung (EG) Nr. 718/1999 des Rates vom 29. März 1999 (ABl. Nr. L 90 vom 2. April 1999, S. 1), somit am 29. April 1999 in Kraft.

(2) Abweichend von Absatz 1 tritt § 8 mit dem der Kundmachung dieses Bundesgesetzes im Bundesgesetzblatt folgenden Tag in Kraft.

Außerkräfttreten bestehender Rechtsvorschriften

Mit Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes tritt das Bundesgesetz über die Strukturbereinigung in der Binnenschiffahrt, BGBl. Nr. 386/1996, außer Kraft.

Erläuterungen

I. Allgemeiner Teil

Mit Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 des Rates zur Strukturbereinigung in der Binnenschifffahrt wurden Maßnahmen eingeführt, um festgestellte Überkapazitäten an Schiffsraum und -antriebsleistung abzubauen. Österreich war an diesen Maßnahmen seit seinem Beitritt zur Europäischen Union mit 1. Jänner 1995 beteiligt. Nunmehr läuft die Regelung nach zehnjähriger Laufzeit mit 28. April 1999 aus. Das Ziel - der Abbau der Überkapazitäten am Binnenschifffahrtsmarkt - wurde erreicht, die Aktion kann auf gemeinschaftlicher Ebene als gelungen betrachtet werden.

Um diesen Erfolg nicht zu gefährden, hält die Gemeinschaft es für notwendig, das Entstehen neuer Überkapazitäten, wie sie bei gänzlicher Marktfreigabe zu befürchten sind, zu verhindern. Sie hat daher die Verordnung (EG) Nr. 718/1999 des Rates vom 29. März 1999 über kapazitätsbezogene Maßnahmen für die Binnenschifffahrtsflotten der Gemeinschaft zur Förderung des Binnenschiffsverkehrs erlassen. Für einen Zeitraum von vier Jahren soll die sogenannte "Alt-für-Neu-Regelung", die eine Inbetriebnahme neuer oder aus Drittstaaten importierter Schiffe nur bei gleichzeitiger Liquidierung funktionsfähigen alten Schiffsraums oder Entrichtung prohibitiv hoher Ausgleichszahlungen erlaubt, beibehalten werden. Die so lukrierten Beträge sollen mit den Restmitteln der bisherigen Strukturbereinigungsmaßnahmen und den bei einer schweren Marktstörung gemäß der Richtlinie 96/75/EG bereitgestellten Mitteln in national verwaltete Fonds als Reservefonds eingebracht werden.

Die Verordnung des Rates schreibt den Vertragsstaaten vor, die erforderlichen Maßnahmen zur Durchführung dieser Verordnung zu beschließen, unter anderem eine laufende, wirksame Überwachung der Einhaltung der gemeinschaftsrechtlichen Verpflichtungen der Unternehmen und angemessene Sanktionen für den Fall von Verstößen. Zur Erfüllung dieser gemeinschaftlichen Vorgaben, zur ordnungsgemäßen Überführung des Österreichischen Abwrackfonds für die Binnenschifffahrt in den Binnenschifffahrtsfonds und aufgrund der gegenüber der Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 des Rates abweichend strukturierten neuen Ratsverordnung muss das Bundesgesetz über die Strukturbereinigung in der Binnenschifffahrt, BGBl. Nr. 386/1996, im Gesamten ersetzt werden.

Die Zuständigkeit des Bundes zur Erlassung eines Bundesgesetzes vorliegenden Entwurfsinhalts ergibt sich aus Artikel 10 Abs. 1 Z 9 B-VG (Verkehrswesen bezüglich der Schifffahrt) und Artikel 10 Abs. 1 Z 4 B-VG (Bundesfinanzen). Die Notwendigkeit der Erlassung dieser Rechtsvorschrift, die das Gemeinschaftsrecht zu seiner Ergänzung auf nationaler Ebene fordert, in Gesetzesform ergibt sich aus Artikel 18 Abs. 2 B-VG.

- 2 -

II. Besonderer Teil

Zu § 1:

Jeder betroffene Mitgliedstaat (Österreich, Belgien, Deutschland, Frankreich und die Niederlande) hat einen entsprechenden Fonds einzurichten oder nach Möglichkeit den innerstaatlichen Abwrackfonds unter neuer Bezeichnung beizubehalten. Der bestehende Österreichische Abwrackfonds für die Binnenschifffahrt wäre daher in verwaltungswirtschaftlich sinnvoller Weise unter neuer Bezeichnung als "Österreichischer Binnenschifffahrtsfonds" zu den selben Rahmenbedingungen weiterzuführen. Die unter Berücksichtigung bindender EU-Bestimmungen gewählte Fondskonstruktion hat sich bewährt.

Zu § 2:

Die Aufgaben des Fonds sind in den gemeinschaftlichen Verordnungen formuliert und entziehen sich wegen der Gefahr des Widerspruchs einer wortgetreuen Wiedergabe in einer nationalen Durchführungsvorschrift. Hinzuzufügen sind lediglich der einer geringfügigen Neugestaltung zu unterziehende buchhalterische Aufbau der Konten aufgrund des den Schubschiffen zugewiesenen eigenen Bereichs sowie für die erforderliche Kontrolle die vom Gemeinschaftsrecht nicht ausdrücklich vorgegebenen Berichtspflichten. Die Wahrnehmung der durch Gemeinschaftsrecht in bestimmtem Rahmen geschaffenen Möglichkeit zu einzelstaatlichen Förderungen ist keine Aufgabe des Fonds.

Zu §§ 3 bis 5:

Die Bestimmungen hinsichtlich Verfahren, Gebühren- und Abgabebefreiung sowie Haftung und Kostentragung des Bundes entsprechen im Wesentlichen den zu ersetzenden.

Zu §§ 6 und 7:

Die Einführung einer Meldepflicht auch für Schiffe, die ausschließlich auf der Donau eingesetzt werden und daher von den gemeinschaftlichen Regelungen ausgenommen sind, die Übermittlung dieser Meldungen an alle betroffenen Mitgliedstaaten sowie die Normierung einer Auskunftspflicht ist im Sinne des Gemeinschaftsrechts für eine wirksame Überwachung der Einhaltung der Verpflichtungen der Schifffahrtsunternehmen erforderlich.

Zu § 8:

Der Strafrahen steht in Relation zu den Leistungsverpflichtungen der Unternehmen und somit zum wirtschaftlichen Vorteil, der bei Missachtung der Vorschriften lukriert werden könnte, und ist daher gemäß Artikel 9 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 719/1999 des Rates angemessen. So wäre etwa schon für ein bereits älteres Schubboot ein Sonderbeitrag in genannter Strafhöhe zu entrichten, dessen Motore gegen neue, insgesamt nur etwas über 300 kW stärkere - betriebswirtschaftlich sinnvoll - getauscht wurden.

Nach dem bis zur endgültigen Währungsumstellung verstrichenen Zeitraum ist die geldwertbedingte Anpassung des Strafrahmens erforderlich.

I

*(Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)***VERORDNUNG (EG) Nr. 718/1999 DES RATES**

vom 29. März 1999

über kapazitätsbezogene Maßnahmen für die Binnenschiffahrtsflotten der Gemeinschaft zur Förderung des Binnenschiffsverkehrs

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Kommission⁽¹⁾,nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁽²⁾,gemäß dem Verfahren des Artikels 189c des Vertrags⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Verordnung (EWG) Nr. 1101/89⁽⁴⁾ wurde eine Regelung für die Strukturbereinigung in der Binnenschifffahrt für Flotten geschaffen, die das Netz der untereinander verbundenen Binnenwasserstraßen zwischen Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg, den Niederlanden und Österreich befahren. Mit dieser Verordnung sollte der Kapazitätsüberhang im Binnenschifffahrtssektor durch koordinierte Abwrackaktionen auf Gemeinschaftsebene abgebaut werden. Diese Verordnung tritt am 28. April 1999 außer Kraft.
- (2) Von den Begleitmaßnahmen dieses Strukturbereinigungssystems, mit dem eine Zunahme der bestehenden Überkapazitäten oder die Schaffung neuer Überkapazitäten vermieden werden soll, hat sich die „Alt-für-neu-Regelung“ als unabdingbar für ein ausgewogenes Funktionieren des Binnenschifffahrtsmarkts erwiesen. Diese Regelung bleibt auch weiterhin das wichtigste Interventionsinstrument im Fall einer schweren Marktstörung im Sinne des Artikels 1 der Richtlinie 96/75/EG⁽⁵⁾. Ferner sollte vermieden

werden, daß die positiven Wirkungen der seit 1990 durchgeführten Abwrackaktionen durch die Inbetriebnahme neuen Schiffsraums unmittelbar nach Ablauf dieser Regelung zunichte gemacht werden. Somit erweist es sich als erforderlich, die „Alt-für-neu-Regelung“ während eines auf maximal vier Jahre beschränkten Zeitraums beizubehalten, wobei das Verhältnis „alt für neu“ schrittweise auf Null gesenkt werden sollte, um einen reibungslosen Übergang sicherzustellen und die Phase der Intervention der Gemeinschaft im Binnenschifffahrtsmarkt abzuschließen. Es ist ebenso wichtig, die „Alt-für-neu-Regelung“ über den Zeitraum von vier Jahren hinaus mit einem Nullsatz als Instrument zur Regelung der Kapazitäten der Gemeinschaftsflotte beizubehalten, dem jedoch nur eine Überwachungsfunktion zukommt und das lediglich bei einer schweren Marktstörung im Sinne des Artikels 7 der Richtlinie 96/75/EG erneut eingesetzt werden kann.

(¹) ABl. C 320 vom 17.10.1998, S. 4, und ABl. C 15 vom 20.1.1999, S. 15.

(²) Stellungnahme vom 2. Dezember 1998 (ABl. C 40 vom 15.2.1999, S. 47).

(³) Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 3. Dezember 1998 (ABl. C 398 vom 21.12.1998), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 21. Dezember 1998 (ABl. C 55 vom 25.2.1999) und Beschluß des Europäischen Parlaments vom 25. Februar 1999 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

(⁴) ABl. L 116 vom 28.4.1989, S. 25. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 742/98 der Kommission (ABl. L 103 vom 3.4.1998, S. 3).

(⁵) Richtlinie 96/75/EG des Rates vom 19. November 1996 über die Einzelheiten der Befrachtung und der Frachtratenbildung im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Binnenschiffs-güterverkehr in der Gemeinschaft (ABl. L 304 vom 27.11.1996, S. 12).

- (3) Es ist notwendig, in allen Sektoren des Binnenschifffahrtsmarkts die Schaffung neuer Überkapazitäten wirksam einzudämmen. Die zu beschließenden Maßnahmen müssen daher allgemein ausgerichtet sein und alle Güter- und Schubboote erfassen. Davon auszunehmen sind Schiffe, die ausschließlich auf geschlossenen nationalen oder internationalen Märkten eingesetzt werden und die deshalb nicht zum Kapazitätsüberhang auf den untereinander verbundenen Binnenwasserstraßen beitragen; ferner ist die Möglichkeit vorzusehen, die Schiffe auszunehmen, deren Tragfähigkeit weniger als 450 t beträgt und die daher ebenfalls nicht zu solchen Kapazitätsüberhängen beitragen. Private Flotten, die Beförderungen im Werkverkehr durchführen, sind dagegen wegen ihres Einflusses auf die Verkehrsmärkte in das System einzubeziehen.

- (4) Ein gemeinsames Konzept, innerhalb dessen die Mitgliedstaaten gemeinsamen Maßnahmen zur Erreichung des gleichen Ziels ergreifen, ist eine der Grundvoraussetzungen für eine Regulierung des Schiffsraums. Zu diesem Zweck empfiehlt es sich, die mit der Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 geschaffenen

Abwrackfonds in den an der Binnenschifffahrt beteiligten Mitgliedstaaten beizubehalten, jedoch unter einer neuen Bezeichnung, und daß diese die Anwendung der „Alt-für-neu-Regelung“ sicherstellen. Die Restmittel aus den Beiträgen des Berufsstands für die bis zum 28. April 1999 durchgeführten Strukturbereinigungsmaßnahmen sollten in einen Reservefonds zu den vorgenannten Fonds eingebracht werden.

- (5) Da zwischen den Trockenladungs-, Tankschiff- und Schubbootmärkten grundlegende Unterschiede bestehen, ist es wünschenswert, in jedem Fonds getrennte Konten für Trockenladungs-, Tank- und Schubboote einzurichten.
- (6) Im Rahmen einer dem Vertrag entsprechenden Wirtschaftspolitik ist die Regulierung des Schiffsraums in erster Linie Sache der betreffenden Marktteilnehmer. Die Kosten der einzuführenden Maßnahmen müssen daher von den Binnenschiffahrtsunternehmen getragen werden. Mit dieser Regelung sollen die Bedingungen für die Inbetriebnahme bestimmter neuer Kapazitäten festgelegt werden, ohne hierdurch eine völlige Blockierung des Marktzugang zu bewirken. Diese Bedingungen können zeitlich und in ihrer Wirkung begrenzt sein und entsprechend der Marktentwicklung flexibel gestaltet werden; das Verhältnis „alt für neu“ muß jedoch in den vier Jahren nach dem 29. April 1999 schrittweise auf Null gesenkt werden. Der als „Alt-für-neu-Regelung“ bezeichnete Regulierungsmechanismus ist als Überwachungsmechanismus beizubehalten, sobald das Verhältnis „alt für neu“ den Nullsatz erreicht. Die im Rahmen der „Alt-für-neu-Regelung“ entrichteten Sonderbeiträge werden in den Reservefonds eingebracht und können zur Gewährung von Abwrackprämien verwendet werden, falls sich ein Eingriff in den Markt als erforderlich erweisen sollte.
- (7) Es 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 gleichen Wettbewerbsbedingungen zu unterwerfen, sind für die an die Fonds zu entrichtenden Sonderbeiträge für Schiffneubauten und Abwrackprämien einheitliche Sätze und Bedingungen festzulegen, wenn sich Abwrackprämien bei einer schweren Marktstörung und gemäß dem Verfahren des Artikels 8 der Richtlinie 96/75/EG als erforderlich erweisen sollten.
- (8) Da es sich um einen Regulierungsmechanismus für die Binnenschiffahrtsflotte der Gemeinschaft handelt, sind Entscheidungen über sein Funktionieren auf Gemeinschaftsebene zu treffen. Die Befugnis zum Erlaß dieser Entscheidungen sowie zur Überwachung von deren Durchführung und der Einhaltung der in dieser Verordnung vorgesehenen Wettbewerbsbedingungen ist der Kommission zu übertragen. Die Kommission trifft diese Entscheidungen nach Anhö-

rung der Mitgliedstaaten und der Binnenschiffahrtsverbände auf Gemeinschaftsebene.

- (9) Im Rahmen einer dem Umweltschutz und der Sicherheit förderlichen Modernisierung und Umstrukturierung der Gemeinschaftsflotten ist es wünschenswert, soziale Maßnahmen zugunsten von Personen vorzusehen, die aus der Binnenschifffahrt ausscheiden oder sich einem anderen Tätigkeitsbereich zuwenden wollen. Es sollten ferner Maßnahmen ergriffen werden, mit denen der Zusammenschluß von Unternehmen angeregt, die berufliche Qualifikation der Binnenschiffer verbessert und die technische Anpassung der Schiffe gefördert werden können —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Binnenschiffe, die zwischen zwei oder mehreren Punkten Güterbeförderungen auf Binnenwasserstraßen der Mitgliedstaaten durchführen, unterliegen den kapazitätsbezogenen Maßnahmen für die Gemeinschaftsflotten nach Maßgabe dieser Verordnung.

Während eines Zeitraums von vier Jahren ab dem 29. April 1999 umfassen diese kapazitätsbezogenen Maßnahmen gemäß dieser Verordnung Bedingungen für die Inbetriebnahme neuer Kapazitäten.

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

- Schiffe, die ausschließlich inländische Binnenwasserstraßen befahren, welche mit den übrigen Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft nicht verbunden sind;
- 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 zwischen diesen Schiffen und den unter diese Verordnung fallenden Schiffen kein Wettbewerb entstehen kann;
- Schiffe, die ausschließlich auf der Donau (und deren Nebenflüssen) bis Kelheim fahren, ohne diese zu verlassen;
- Schubboote, deren Antriebsleistung 300 Kilowatt nicht übersteigt;

- e) Fluß-See-Schiffe und Trägerschiffsleichter, die ausschließlich internationale oder inländische Beförderungen auf Fahrstrecken mit einer Seestrecke ausführen;
- f) Schiffe, die ausschließlich zur Lagerung von Waren dienen, d. h. Schiffe, die der Be- und anschließenden Entladung von Waren am gleichen Ort dienen;
- g) Baggervorrichtungen wie Klappnetze und Schwimmbrücken sowie schwimmende Geräte von Bauunternehmen, sofern diese nicht zur Güterbeförderung im Sinne des Artikels 1 dienen;
- h) Fähren;
- i) Schiffe der öffentlichen Verwaltung, soweit sie nicht zu gewerblichen Zwecken eingesetzt werden.

(3) Jeder beteiligte Mitgliedstaat im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 kann seine Schiffe, deren Tragfähigkeit weniger als 450 t beträgt, vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausschließen. Nimmt ein Mitgliedstaat diese Möglichkeit in Anspruch, so teilt er dies binnen sechs Monaten der Kommission mit, die die anderen Mitgliedstaaten entsprechend unterrichtet.

Artikel 3

(1) Jeder Mitgliedstaat, dessen Wasserstraßen mit denen eines anderen Mitgliedstaats verbunden sind und dessen Flotte eine Kapazität von mehr als 100 000 t aufweist, nachstehend „beteiligter Mitgliedstaat“ genannt, errichtet im Rahmen seiner Rechtsvorschriften und mit eigenen Verwaltungsmitteln einen „Binnenschiffahrtsfonds“, nachstehend „Fonds“ genannt.

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

(3) Jeder Fonds verfügt über einen Reservefonds mit drei getrennten Konten: eines für Trockenladungsschiffe, eines für Tankschiffe und ein weiteres für Schubboote.

In diesen Reservefonds werden die nachstehenden Mittel eingegeben:

- die Restmittel der bis zum 28. April 1999 durchgeführten Strukturbereinigungsmaßnahmen, die sich ausschließlich aus den finanziellen Beiträgen des Berufsstands zusammensetzen;
- die Sonderbeiträge gemäß Artikel 4;
- die Mittel, die bei einer schweren Marktstörung im Sinne des Artikels 7 der Richtlinie 96/75/EG bereitgestellt werden können.

(4) Der Reservefonds kann für geeignete Maßnahmen wie die gemäß Artikel 7 der Richtlinie 96/75/EG, insbesondere für Strukturbereinigungsmaßnahmen auf Gemeinschaftsebene, gemäß Absatz 6 und Artikel 6 dieser Verordnung in Anspruch genommen werden.

(5) Der Reservefonds kann für Maßnahmen wie die gemäß Artikel 8 dieser Verordnung in Anspruch genommen werden, wenn die Binnenschiffahrtsverbände

dies einstimmig beantragen. In diesem Fall müssen diese Maßnahmen Gegenstand einer Aktion auf Gemeinschaftsebene sein.

(6) Die Fonds sind untereinander in bezug auf die in Absatz 3 Unterabsatz 1 genannten getrennten Konten finanziell solidarisch. Die finanzielle Solidarität kommt bei allen Ausgaben und Fondsmitteln nach Absatz 3 Unterabsatz 2 zum Tragen und gewährleistet so die Gleichbehandlung für alle Verkehrsunternehmen, für die diese Verordnung gilt, unabhängig von dem Fonds, in dem das betreffende Schiff eingetragen ist.

(7) Die beteiligten Mitgliedstaaten verwalten bis zur Einrichtung des neuen Fonds gemäß Absatz 1 weiterhin den Fonds gemäß Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 1101/89.

Artikel 4

(1) Unter diese Verordnung fallende Schiffe, die vollständig neu gebaut oder aus Drittländern eingeführt wurden oder die in Artikel 2 Absatz 2 Buchstaben a), b) oder c) genannten inländischen Binnenwasserstraßen verlassen, können nur dann in Betrieb genommen werden („Alt-für-neu-Regelung“), wenn der Eigentümer des in Betrieb zu nehmenden Schiffes

- entweder ohne Abwrackprämie nach einem von der Kommission festgelegten „Verhältnis“ zwischen altem und neuem Schiffsraum eine Schiffsraumtonnage abwrackt
- oder an den Fonds, bei dem sein neues Schiff gemeldet ist oder den er nach Artikel 5 Absatz 2 gewählt hat, einen Sonderbeitrag in Abhängigkeit von diesem Verhältnis entrichtet oder eine unter diesem Verhältnis liegende Schiffsraumtonnage abwrackt und einen Betrag entrichtet, der dem Unterschied zwischen der Tonnage des neuen Schiffes und der abgewrackten Schiffsraumtonnage entspricht.

(2) Das Verhältnis kann entsprechend den verschiedenen Marktsegmenten, d. h. für Trockenladungsschiffe, Tankschiffe und Schubboote, unterschiedlich festgelegt werden.

Das Verhältnis ist kontinuierlich zu verringern und möglichst rasch und in regelmäßigen Schritten und spätestens bis zum 29. April 2003 auf Null zu senken.

Sobald das Verhältnis Null beträgt, wird das System zu einem Überwachungsmechanismus und kann nur bei einer schweren Marktstörung gemäß Artikel 6 erneut in Anspruch genommen werden.

(3) Der Eigentümer des Schiffes muß den Sonderbeitrag entrichten oder den alten Schiffsraum abwracken, und zwar

- entweder zum Zeitpunkt der tatsächlichen Inauftraggabe des Schiffsneubaus oder der Beantragung der Einfuhr, sofern das Schiff während der darauffolgenden 12 Monate in Betrieb genommen wird,
- oder zum Zeitpunkt der tatsächlichen Inbetriebnahme des neuen oder eingeführten Schiffes.

Die Wahl des Zeitpunkts ist bei der Auftragsvergabe oder bei Stellen des Einfuhrantrags für das Schiff zu treffen.

Das als Ausgleich für den Schiffsraum abzuwrackende Schiff ist vor Inbetriebnahme des neuen Schiffes abzuwracken.

Der Eigentümer eines in Betrieb zu nehmenden Schiffes, der eine höhere Schiffsraumtonnage als erforderlich abgewrackt hat, erhält für die überschüssige Tonnage keinen finanziellen Ausgleich.

Jeder beteiligte Mitgliedstaat kann gestatten, daß Schiffe, die endgültig aus dem Markt genommen wurden, um für andere Zwecke als für die Güterbeförderung eingesetzt zu werden, als Ausgleichstonnage verwendet werden; dies bedeutet, daß sie behandelt werden, als seien sie abgewrackt worden; hierzu zählen Schiffe für humanitäre Zwecke, Museumsschiffe, Schiffe, die für Entwicklungsländer außerhalb des europäischen Kontinents bestimmt sind oder die gemeinnützigen Einrichtungen zur Verfügung gestellt werden. Der beteiligte Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission davon, die wiederum die übrigen beteiligten Mitgliedstaaten informiert.

(4) Im Fall von Schubbooten tritt an die Stelle des Begriffs „Tonnage“ der Begriff „Antriebsleistung“.

(5) Absatz 1 gilt auch für die Erhöhung der Kapazität durch die Verlängerung von Schiffen oder durch den Ersatz von Motoren bei Schubbooten.

(6) Nach Anhörung der Mitgliedstaaten und der Binnenschiffahrtsverbände auf Gemeinschaftsebene kann die Kommission Spezialschiffe vom Anwendungsbereich des Absatzes 1 ausnehmen.

Spezialschiffe müssen in technischer Hinsicht speziell für die Beförderung eines einzigen Gütertyps ausgelegt und für die Beförderung anderer Güter technisch ungeeignet sein; dieser Gütertyp kann nicht von Schiffen befördert werden, die nicht über besondere technische Ausrüstungen verfügen, und ihre Eigentümer müssen sich schriftlich dazu verpflichten, während der Geltungsdauer der „Alt-für-neu-Regelung“ mit ihren Schiffen keine anderen Güter zu befördern.

Artikel 5

(1) Für Schiffe, die in einem der beteiligten Mitgliedstaaten eingetragen sind, ist der Sonderbeitrag an den Fonds des Mitgliedstaats zu entrichten, in dem das Schiff eingetragen ist. Für Schiffe, die nicht eingetragen sind und von einem Unternehmen betrieben werden, das seinen Sitz in einem der beteiligten Mitgliedstaaten hat, ist der Sonderbeitrag an den Fonds des Mitgliedstaats zu entrichten, in dem das Unternehmen seinen Sitz hat.

(2) Für Schiffe, die in einem anderen Mitgliedstaat als einem beteiligten Mitgliedstaat eingetragen sind, und für nichteingetragene Schiffe, die von einem Unternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat als einem beteiligten Mitgliedstaat betrieben werden, ist der Sonderbeitrag nach Wahl des Eigentümers an einen der in den

beteiligten Mitgliedstaaten eingerichteten Fonds zu zahlen.

Artikel 6

Bei einer schweren Marktstörung im Sinne des Artikels 7 der Richtlinie 96/75/EG kann die Kommission auf Antrag eines Mitgliedstaats, nach Stellungnahme des Ausschusses gemäß Artikel 8 jener Richtlinie und nach dem dort vorgesehenen Verfahren die „Alt-für-neu-Regelung“ für einen begrenzten Zeitraum gemäß Artikel 7 jener Richtlinie wieder in Kraft setzen und gegebenenfalls um Strukturbereinigungsmaßnahmen ergänzen.

Im Rahmen dieser Strukturbereinigungsmaßnahmen kann der Eigentümer eines Schiffes gemäß Artikel 2 Absatz 1 vom Fonds, in dem das Schiff eingetragen ist, und im Rahmen der verfügbaren finanziellen Mittel eine Abwrackprämie erhalten, deren Höhe von der Kommission gemäß Artikel 7 festgesetzt wird, falls er dieses Schiff abwrackt, d. h. dessen Rumpf vollständig verschrottet oder im Fall eines Schubboots den Rumpf und den Motor zerstört.

Diese Prämie kann jedoch lediglich für ein Schiff gewährt werden, für das der Eigentümer den Nachweis erbringt, daß es zur „aktiven Flotte“ gehört, was bedeutet, daß

- das Schiff sich in einem guten Betriebszustand befindet und
- entweder ein gültiges Schiffsattest und ein gültiger Schiffsmeßbrief oder eine von der zuständigen Behörde eines der beteiligten Mitgliedstaaten erteilte Genehmigung zur Durchführung inländischer Beförderungen vorgelegt werden können und
- das Schiff in den 24 Monaten vor Beantragung der Abwrackprämie mindestens zehn Fahrten durchgeführt hat. Unter dem Begriff „Fahrt“ ist eine gewerbliche Beförderung über eine Entfernung zu verstehen, die für eine Güterbeförderung gleicher Art (mehr als 50 km) als gewöhnlich gilt und deren Beförderungsvolumen in einem vertretbaren Verhältnis zur Ladekapazität des Schiffes steht (mindestens 70 %).

Für Schiffe, die infolge einer Havarie oder sonstiger Schäden nicht mehr reparaturfähig sind oder deren Reparaturkosten den Betrag der Abwrackprämie überschreiten, wird keine Prämie gewährt.

Haben die zuständigen Behörden begründete Zweifel am guten Betriebszustand eines Schiffes, für das eine Abwrackprämie beantragt wurde, können sie ein Gutachterbüro damit beauftragen, eine Bescheinigung auszustellen, die belegt, daß sich das betreffende Schiff in einem technischen Zustand befindet, der ihm die Teilnahme am Güterverkehr erlaubt. Die Abwrackprämie wird verweigert, wenn das Schiff diese Anforderung nicht erfüllt.

Artikel 7

(1) Nach Anhörung der Mitgliedstaaten und der Binnenschiffahrtsverbände auf Gemeinschaftsebene legt die Kommission getrennt für Trockenladungsschiffe, Tankschiffe und Schubboote folgendes fest:

- das im Rahmen der „Alt-für-neu-Regelung“ geltende Verhältnis für die in Artikel 2 aufgeführten Schiffe;
- die Höhe der Sonderbeiträge;
- den Zeitraum, in dem die Abwrackprämien gemäß Artikel 6 gezahlt werden, deren Höhe und die Voraussetzungen für ihre Gewährung;
- die Bewertungskoeffizienten (gleichwertige Tonnagen) für die verschiedenen Binnenschiffstypen und -klassen.

(2) Die Sonderbeiträge und die Abwrackprämien werden in Euro ausgedrückt. Die Sätze sind für alle Fonds einheitlich.

(3) Die Sonderbeiträge und die Abwrackprämien werden bei Güterschiffen nach der Tragfähigkeit und bei Schubbooten nach der Antriebsleistung berechnet.

(4) Nach Anhörung der Mitgliedstaaten und der Binnenschiffsverbände auf Gemeinschaftsebene legt die Kommission die Einzelheiten der finanziellen Solidarität nach Artikel 3 Absatz 6 fest.

(5) Bei ihren Entscheidungen berücksichtigt die Kommission auch die Ergebnisse der Beobachtung des Verkehrsmarkts in der Gemeinschaft und seine voraussichtliche Entwicklung sowie die Notwendigkeit, eine Wettbewerbsverfälschung zu verhindern, soweit diese dem gemeinsamen Interesse entgegensteht. Um einen Beitrag zur Marktbeobachtung zu leisten, müssen die Eigentümer im Bau befindlicher oder eingeführter Schiffe die Fonds sechs Monate vor der Inbetriebnahme dieser Schiffe unterrichten.

Artikel 8

Unbeschadet des Artikels 3 Absatz 5 können die Mitgliedstaaten Maßnahmen treffen, die insbesondere folgendes bezwecken:

- Binnenschiffsunternehmern, die sich aus diesem Gewerbe zurückziehen, die Erlangung einer vorgezo-

genen Altersrente oder die Umschulung auf eine andere Erwerbstätigkeit zu erleichtern;

- für Arbeitnehmer, die aus der Binnenschifffahrt ausscheiden, Berufsbildungs- oder Umschulungsmaßnahmen durchzuführen;
- den Zusammenschluß von Partikulieren in Binnenschifffahrtsverbänden zu fördern;
- die technischen Anpassung der Schiffe im Hinblick auf eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der sicherheitstechnischen Anforderungen zu fördern;
- die berufliche Qualifikation der Binnenschiffer zu verbessern, um die Entwicklung und Zukunft des Berufsstands zu sichern.

Artikel 9

(1) Die Mitgliedstaaten beschließen die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen und teilen sie der Kommission mit.

Diese Maßnahmen müssen insbesondere eine laufende und wirksame Überwachung der Einhaltung der Verpflichtungen der Unternehmen aus dieser Verordnung und der einzelstaatlichen Durchführungsvorschriften sowie angemessene Sanktionen für den Fall von Verstößen vorsehen.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission jährlich alle zweckdienlichen Informationen über die Ergebnisse der „Alt-für-neu-Regelung“ sowie die Finanzlage der Fonds und ihrer Reservefonds mit.

(3) Die Kommission erläßt die ihr nach Artikel 7 obliegenden Beschlüsse.

(4) Die Kommission sorgt für eine einheitliche und koordinierte Anwendung dieser Verordnung durch die Fonds.

Artikel 10

Diese Verordnung tritt am 29. April 1999 in Kraft.

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

Geschehen zu Brüssel am 29. März 1999.

Im Namen des Rates

Der Präsident

F. MÜNTEFERING

RICHTLINIE 96/75/EG DES RATES

vom 19. November 1996

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⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁽²⁾,

gemäß dem Verfahren des Artikels 189c des Vertrags⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die zunehmenden Probleme im Zusammenhang mit der Überlastung des Straßen- und Schienennetzes, der Sicherheit im Verkehr, der Umwelt, dem Einsparen von Energie und der Lebensqualität des Bürgers erfordern im Interesse der Allgemeinheit einen forcierten Ausbau und eine bessere Nutzung des Potentials der Binnenschifffahrt, indem insbesondere deren Wettbewerbsfähigkeit verbessert wird.

Die Unterschiede zwischen den einzelstaatlichen Regelungen hinsichtlich der gewerblichen Nutzung der Binnenschifffahrt sind einem reibungslosen Funktionieren des Binnenmarktes in diesem Bereich nicht förderlich. Daher sollten entsprechend der Entschließung des Rates vom 24. Oktober 1996 zur Strukturereinigung in der Binnenschifffahrt⁽⁴⁾ auf Gemeinschaftsebene gemeinsame Bestimmungen für den gesamten Binnenschifffahrtsmarkt erlassen werden.

Das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes erfordert im Binnenschiffsgüterverkehr eine kommerziell flexiblere Gestaltung der Rotations-Befrachtungssysteme, die später einem System weichen sollen, bei dem die Befrachtung und die Bildung der Frachtraten völlig frei sind.

Zu diesem Zweck ist ein Übergangszeitraum vorzusehen, in dem der Anwendungsbereich des Rotations-Befrachtungssystems schrittweise eingeschränkt wird, damit sich die Verkehrsunternehmer an die Bedingungen des freien Marktes anpassen und sich gegebenenfalls zu kommerziellen Gruppierungen zusammenschließen können, die dem logistischen Bedarf der Verloader besser entsprechen.

Unter Beachtung des Subsidiaritätsprinzips ist es erforderlich und ausreichend, auf Gemeinschaftsebene einen einheitlichen Zeitplan für die schrittweise Liberalisierung des Marktes festzulegen, den Mitgliedstaaten jedoch die

Verantwortung für die Durchführung dieser Liberalisierung zu überlassen.

Es sind Vorschriften zu erlassen, die im Fall von schweren Störungen ein Eingreifen in den betroffenen Verkehrsmarkt ermöglichen. Dazu muß die Kommission ermächtigt werden, nach dem Verfahren des Beratenden Ausschusses geeignete Maßnahmen zu treffen —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- „Rotations-Befrachtungssystem“ ein System, bei dem die Transportaufträge der Kunden an einer Frachtbörse zu im voraus festgesetzten Preisen und nach bekanntgegebenen Bedingungen vergeben werden, und zwar in der Reihenfolge, in der die Schiffe nach dem Löschen verfügbar werden. Die Verkehrsunternehmen werden in der Reihenfolge ihrer Eintragung in das Rotations-Verzeichnis aufgefordert, unter den angebotenen Ladungen eine Ladung zu wählen. Verkehrsunternehmen, die keine Wahl treffen, bewahren dennoch ihren Rang in der Reihenfolge der Eintragung;
- „Verkehrsunternehmen“ einen Schiffseigner oder Ausrüster eines oder mehrerer Binnenschiffe;
- „zuständige Behörde“ die von dem Mitgliedstaat mit der Verwaltung und Organisation des Rotations-Befrachtungssystems betraute Behörde;
- „schwere Marktstörung“ das Auftreten von Problemen auf dem Markt des Binnenschiffsgüterverkehrs, die diesem Markt eigen sind und zu einem möglicherweise anhaltenden deutlichen Angebotsüberhang führen können, der das finanzielle Gleichgewicht und das Überleben zahlreicher Binnenschiffsgüterverkehrsunternehmen 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 Frachtraten frei ausgehandelt.

Artikel 3

Abweichend von Artikel 2 können die Mitgliedstaaten während einer Übergangszeit bis zum 1. Januar 2000 ein System fester Mindesttarife sowie Rotations-Befrachtungssysteme beibehalten, wenn

(1) ABl. Nr. C 318 vom 29. 11. 1995, S. 8.

(2) ABl. Nr. C 39 vom 12. 2. 1996, S. 96.

(3) Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 13. Februar 1996 (ABl. Nr. C 65 vom 4. 3. 1996, S. 32), gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 27. Juni 1996 (ABl. Nr. C 264 vom 11. 9. 1996) und Beschluß des Europäischen Parlaments vom 17. September 1996 (ABl. Nr. C 320 vom 28. 6. 1996).

(4) ABl. Nr. C 309 vom 5. 11. 1994, S. 5.

- die in den Artikeln 4, 5 und 6 aufgeführten Bestimmungen eingehalten werden.
- gewährleistet wird, daß die Rotations-Befrachtungssysteme sowie die Festpreisregelung allen Verkehrsunternehmen der Mitgliedstaaten zu den gleichen Bedingungen offenstehen.

Artikel 4

Während der in Artikel 3 vorgesehenen Übergangszeit sind von diesen Rotations-Befrachtungssystemen die folgenden Beförderungsleistungen ausgenommen:

- a) 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 Rotations-Befrachtungssystems abgewickelt wird;
- b) 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.

Artikel 5

Während der Übergangszeit nach Artikel 3 treffen die Mitgliedstaaten alle notwendigen Maßnahmen, um die Rotations-Befrachtungssysteme so flexibel wie möglich zu gestalten, insbesondere indem

- die Verloader die Möglichkeit erhalten, Verträge für mehrfache Reisen zu schließen, d. h. für mehrere aufeinanderfolgende Reisen mit demselben Schiff;
- einfache oder mehrfache Reisen, die nacheinander zweimal im Rotations-Befrachtungssystem angeboten wurden, ohne daß sich ein Abnehmer gemeldet hat, aus diesem System herausgenommen und frei ausgehandelt werden.

Artikel 6

Innerhalb von zwei Jahren ab Inkrafttreten dieser Richtlinie treffen die von Rotations-Befrachtungssystemen betroffenen Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen, damit die Verloader die freie Wahl zwischen drei verschiedenen Vertragstypen haben:

- Zeit- einschließlich Charterverträge, bei denen das Verkehrsunternehmen 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 das Verkehrsunternehmen verpflichtet, während eines im Vertrag 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 Reisen.

Artikel 7

(1) Bei einer schweren Marktstörung kann die Kommission unbeschadet der Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 des Rates vom 27. April 1989 über die Strukturbereinigung in der Binnenschifffahrt⁽¹⁾ 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 nach dem Verfahren des Artikels 8 Absatz 2 getroffen.

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

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

- durchschnittliche Kosten und Frachtraten für die einzelnen Transportarten;
- 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, deren Geltungsdauer die Dauer der Marktstörung nicht überschreiten darf, werden den Mitgliedstaaten unverzüglich mitgeteilt.

Artikel 8

(1) Die Kommission wird von dem mit der Richtlinie 91/672/EWG⁽²⁾ eingesetzten Ausschuss unterstützt.

(2) Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuss einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuss gibt — gegebenenfalls nach Abstimmung — seine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage festsetzen kann.

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 116 vom 28. 4. 1989, S. 25. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 2254/96 (siehe Seite 1 dieses Amtsblatts).

⁽²⁾ ABl. Nr. L 373 vom 31. 12. 1991, S. 29. Richtlinie geändert durch die Beitrittsakte von 1994.

Die Stellungnahme wird in das Protokoll des Ausschusses 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 9

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie vor dem 1. Januar 1997 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten Vorschriften nach Unterabsatz 1 erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten 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 10

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

Artikel 11

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 19. November 1996.

Im Namen des Rates

Der Präsident

H. COVENEY