



**RAT DER  
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 18. September 2013 (19.09)  
(OR. en)**

**13716/13**

---

**Interinstitutionelles Dossier:  
2013/0303 (COD)**

---

**TRANS 474  
MAR 132  
CODEC 2034**

**VORSCHLAG**

---

der	Europäischen Kommission
vom	10. September 2013
Nr. Komm.dok.:	COM(2013) 621 final
Betr.:	Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 718/1999 des Rates vom 29. März 1999 über kapazitätsbezogene Maßnahmen für die Binnenschiffahrtsflotten der Gemeinschaft zur Förderung des Binnenschiffsverkehrs

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage den mit Schreiben von Herrn Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, an den Generalsekretär des Rates der Europäischen Union, Herrn Uwe CORSEPIUS, übermittelten Vorschlag der Europäischen Kommission.

Anl.: COM(2013) 621 final



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 10.9.2013  
COM(2013) 621 final

2013/0303 (COD)

Vorschlag für eine

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 718/1999 des Rates vom 29. März 1999 über  
kapazitätsbezogene Maßnahmen für die Binnenschiffahrtsflotten der Gemeinschaft zur  
Förderung des Binnenschiffsverkehrs**

## BEGRÜNDUNG

### 1. HINTERGRUND DES VORSCHLAGS

Durch die Verordnung (EG) Nr. 718/1999 des Rates vom 29. März 1999 über kapazitätsbezogene Maßnahmen für die Binnenschiffahrtsflotten der Gemeinschaft zur Förderung des Binnenschiffsverkehrs<sup>1</sup> wurde mit der „Alt-für-neu-Regelung“ ein Regulierungsmechanismus eingeführt, dessen Ziel es ist, eine Zunahme der bestehenden Überkapazitäten oder die Schaffung neuer Überkapazitäten bei der Flotte im Binnenschiffahrtsmarkt der EU zu vermeiden. Im April 2003 wurde die „Alt-für-neu-Regelung“ in einen Überwachungsmechanismus umgewandelt, der im Falle einer schweren Marktstörung im Sinne der Richtlinie 96/75/EG<sup>2</sup> eingesetzt werden kann.

Im Rahmen ihrer Flottenkapazitätspolitik errichteten Mitgliedstaaten, deren Wasserstraßen mit denen eines anderen Mitgliedstaats verbunden sind und deren Flotte eine Kapazität von mehr als 100 000 t aufweist, einen Binnenschiffahrtsfonds (nachstehend „Reservefonds“) auf der Grundlage von Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 718/1999.

Die Reservefonds werden aus den überschüssigen Mitteln der bis zum 28. April 1999 durchgeführten Strukturbereinigungsmaßnahmen und den besonderen Beiträgen im Rahmen der „Alt-für-neu-Regelung“ finanziert. Sie enthalten ausschließlich Finanzbeiträge aus der Binnenschiffahrtsbranche; ihr kumulativer Wert beträgt derzeit etwa 35 Mio. EUR.

Die Fonds werden von den zuständigen Behörden der betreffenden Mitgliedstaaten im Rahmen ihrer nationalen Rechtsvorschriften und ihrer eigenen Verwaltungsressourcen verwaltet. Nationale Binnenschiffahrtsverbände werden gemäß Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 718/1999 an dieser Verwaltung beteiligt.

Gemäß Artikel 3 Absätze 4 und 5 der Verordnung können die Reservefonds nur in zwei Fällen in Anspruch genommen werden<sup>3</sup>:

A. Bei einer „schweren Marktstörung“ auf dem Binnenschiffahrtsmarkt im Sinne von Artikel 7 der Richtlinie 96/75/EG kann die Kommission auf Antrag eines Mitgliedstaats geeignete Maßnahmen treffen, insbesondere zur Verhinderung eines erneuten Anstiegs der verfügbaren Transportkapazität auf dem betreffenden Markt.

Im Sinne von Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 718/1999 sind die geeigneten Maßnahmen als Reaktivierung der „Alt-für-neu-Regelung“ für einen begrenzten Zeitraum zu verstehen, eventuell flankiert durch Strukturbereinigungsmaßnahmen, z. B. Vergabe von Abwrackprämien aus dem Reservefonds.

B. Bei einstimmiger Beantragung durch die Binnenschiffahrtsverbände. In solchen Fällen kann jeder Mitgliedstaat die in Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 718/1999 genannten Maßnahmen ergreifen.

Im Zusammenhang mit der Modernisierung und Umstrukturierung der EU-Flotten kann ein für Umwelt und Sicherheit günstiges Umfeld mit folgenden Maßnahmen geschaffen werden, durch die

---

<sup>1</sup> ABl. L 90 vom 2.4.1999, S. 1–5.

<sup>2</sup> Richtlinie 96/75/EG des Rates vom 19. November 1996 über die Einzelheiten der Befrachtung und der Frachtratenbildung im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Binnenschiffgüterverkehr in der Gemeinschaft (ABl. L 304 vom 27.11.1996, S. 12).

<sup>3</sup> In Deutschland und in den Niederlanden werden Mittel aus den Fonds allerdings zur Unterstützung der Binnenschiffahrt verwendet, insbesondere zur Förderung der Innovation (NL) oder zur Bereitstellung von Berufsbildungsmaßnahmen für Arbeitnehmer der Binnenschiffahrt auf einem Ausbildungsschiff (DE). Der Reservefonds als solcher wurde jedoch nie in Anspruch genommen.

- es Binnenschiffsunternehmern, die sich aus diesem Gewerbe zurückziehen, erleichtert wird, eine vorgezogene Altersrente oder die Umschulung auf eine andere Erwerbstätigkeit zu erlangen;
- für Arbeitnehmer, die aus der Binnenschifffahrt ausscheiden, Berufsbildungs- oder Umschulungsmaßnahmen angeboten werden;
- der Zusammenschluss von Partikulieren in Binnenschifffahrtsverbänden gefördert wird;
- die technische Anpassung der Schiffe im Hinblick auf eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der sicherheitstechnischen Anforderungen gefördert wird und
- die berufliche Qualifikation der Binnenschiffer verbessert wird, um die Entwicklung und Zukunft des Berufsstands zu sichern.

Bisher wurde das Kapital in den Reservefonds nie in Anspruch genommen. Im Jahr 2009 unterrichteten die Niederlande die Kommission über eine angebliche schwere Marktstörung auf ihrem Binnenschifffahrtsmarkt und forderten sie auf, geeignete Maßnahmen gemäß Richtlinie 96/75/EG (Situation A) zu ergreifen. Die Kommission konnte jedoch anhand der gelieferten Information das Vorliegen einer schweren Marktstörung im Sinne der Richtlinie nicht bestätigen.

Die Branchenverbände auf EU-Ebene traten im Jahr 2003 ein einziges Mal an die Kommission heran, um sich nach den Möglichkeiten für eine Inanspruchnahme der Fonds zu erkundigen (Situation B). Es wurde jedoch festgestellt, dass die beabsichtigten Maßnahmen nicht im Anwendungsbereich des Artikels 8 der Verordnung (EG) Nr. 718/1999 lagen.

## **2. ERGEBNISSE DER KONSULTATIONEN DER INTERESSIERTEN KREISE UND DER FOLGENABSCHÄTZUNGEN**

Die Kommission konsultierte die Branchenverbände am 11. April 2013 zu den Gründen für die Nichtinanspruchnahme der Reservefonds trotz der Rezession in der Branche und zu Lösungsmöglichkeiten. Es wurde bestätigt, dass der begrenzte Anwendungsbereich von Artikel 8 ein Hindernis für die Nutzung der Fonds war. Die Verbände würden es befürworten, den Anwendungsbereich des Artikels dahingehend auszudehnen, dass die bestehenden Maßnahmen für Berufsbildung und Umschulung auf alle Besatzungsmitglieder Anwendung finden, die aus der Branche ausscheiden. Der Wortlaut der derzeitigen Bestimmung schließt Partikuliere aus, wodurch ein wesentlicher Anteil der Branche von einer Nutzung der Fonds in diesem Sinne ausgeschlossen ist, obwohl sich der Aus- und Fortbildungsbedarf von Arbeitnehmern nicht von dem anderer Mitglieder der Besatzung unterscheidet. Nach Auffassung der Interessenträger sollten auch Maßnahmen zur Stärkung der Berufsverbände ergriffen werden, die dazu beitragen können, der Fragmentierung der Branche entgegen zu wirken. Die Interessenträger hielten es außerdem für sinnvoll, eine zusätzliche Maßnahme für die Innovation der Schiffe und ihre Anpassung an den technischen Fortschritt im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit durchzuführen, da diese den Realitäten entspricht, mit denen sich die Branche beim Vergleich ihrer Umweltleistung mit den Emissionen anderer Verkehrsträger konfrontiert sieht.

## **3. RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS**

Die in Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 718/1999 genannten Maßnahmen decken nur soziale Aspekte ab. Diese Maßnahmen könnten jedoch ausgedehnt werden, um den Rahmen

von Ausbildungsmaßnahmen auszuweiten, die Organisation der Branche zu stärken und ein für Innovation und bessere Umweltleistungen günstiges Umfeld zu schaffen.

Daher wird vorgeschlagen, die in Artikel 8 vorgesehenen Maßnahmen wie folgt zu ergänzen:

- Schaffung der Möglichkeit, Berufsbildungs- oder Umschulungsmaßnahmen für alle Besatzungsmitglieder durchzuführen, die die Branche verlassen wollen, nicht nur für Angestellte (oder Arbeitnehmer);
- Unterstützung für die Stärkung der Berufsverbände auf Unionsebene zu ermöglichen und
- Förderung der Innovation der Schiffe und ihrer Anpassung an den technischen Fortschritt im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit.

Vorschlag für eine

## **VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

### **zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 718/1999 des Rates vom 29. März 1999 über kapazitätsbezogene Maßnahmen für die Binnenschiffahrtsflotten der Gemeinschaft zur Förderung des Binnenschiffsverkehrs**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -  
gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>4</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>5</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Verordnung (EG) Nr. 718/1999 des Rates werden kapazitätsbezogene Maßnahmen der Union für Schiffe festgelegt, die zur Güterbeförderung auf den Binnenwasserstraßen der Mitgliedstaaten eingesetzt werden.
- (2) Im Rahmen der Modernisierung und der Umstrukturierung der Flotten sollten soziale Maßnahmen zugunsten von Arbeitnehmern vorgesehen werden, die aus der Binnenschiffahrt 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.
- (3) Zu diesem Zweck könnte der Reservefonds genutzt werden, der in jedem Mitgliedstaat errichtet wurde, dessen Wasserstraßen mit denen eines anderen Mitgliedstaats verbunden sind und dessen Flotte eine Kapazität von mehr als 100 000 t aufweist, wenn die Binnenschiffahrtsverbände dies einstimmig beantragen.
- (4) Die Reservefonds, die nur Finanzbeiträge der Branche enthalten, wurden nie in Anspruch genommen.
- (5) Die Maßnahmen gemäß Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 718/1999 im Zusammenhang mit der Modernisierung der EU-Flotte betreffen lediglich soziale Angelegenheiten. Andere Arten von Unterstützungsmaßnahmen zur Schaffung eines für Innovation und Umwelt günstigen Umfeldes sind nicht vorgesehen.

---

<sup>4</sup> ABl. C vom , S. .

<sup>5</sup> ABl. C vom , S. .

- (6) Die in Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 718/1999 vorgesehenen Maßnahmen zu Berufsbildung oder Umschulung sind von Bedeutung für alle Besatzungsmitglieder, die aus der Branche ausscheiden, einschließlich Partikuliere, und nicht nur für Arbeitnehmer.
- (7) In Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 718/1999 sind Maßnahmen vorgesehen, die Partikuliere zum Beitritt zu Binnenschiffverkehrsverbänden ermutigen sollen, nicht aber Maßnahmen zur Stärkung der Organisationen, die die Binnenschiffverkehrsbranche auf Unionsebene vertreten, obwohl stärkere Organisationen auf Unionsebene dazu beitragen können, der Fragmentierung der Branche entgegen zu wirken.
- (8) Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 718/1999 sollte daher durch Maßnahmen ergänzt werden, die zum Ziel haben, Berufsbildungs- oder Umschulungsangebote auch Besatzungsmitgliedern zugänglich zu machen, die nicht als „Arbeitnehmer“ einzustufen sind und die aus der Branche ausscheiden, Unternehmer zum Beitritt zu Berufsverbänden zu ermutigen, die Berufsverbände zu stärken und die Innovation der Schiffe und ihre Anpassung an den technischen Fortschritt im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit zu fördern, und sollte entsprechend geändert werden -

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 718/1999 erhält folgende Fassung:

„Artikel 8

Unbeschadet des Artikels 3 Absatz 5 können die Mitgliedstaaten Maßnahmen treffen, um insbesondere

- Binnenschiffsunternehmern, die sich aus diesem Gewerbe zurückziehen, die Erlangung einer vorgezogenen Altersrente oder die Umschulung auf eine andere Erwerbstätigkeit erleichtern;
- für Besatzungsmitglieder, die aus der Binnenschiffahrt ausscheiden, Berufsbildungs- oder Umschulungsmaßnahmen durchzuführen;
- die berufliche Qualifikation in der Binnenschiffahrt zu verbessern, um die Entwicklung und Zukunft des Berufsstands zu sichern,
- den Beitritt von Partikulieren zu Binnenschiffverkehrsverbänden zu fördern und die Organisationen zu stärken, die die Binnenschiffahrt auf Unionsebene vertreten,
- die technische Anpassung der Schiffe im Hinblick auf eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der Sicherheit zu fördern,
- die Innovation der Schiffe und ihre Anpassung an den technischen Fortschritt im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit zu fördern.“

#### *Artikel 2*

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft.

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

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Europäischen Parlaments*  
*Der Präsident/Die Präsidentin*

*Im Namen des Rates*  
*Der Präsident/Die Präsidentin*