

*Diese Information begründet keine anderen Rechte und Pflichten als die sich aus rechtmäßig erlassenen und veröffentlichten Rechtstexten ergebenden.*

## **Maßnahmen für die Binnenschifffahrtsflotten der EU**

### **Informationen zur Kapazitätsregelung**

(Rechtsgrundlagen im **Anhang**)

#### **Zielsetzung**

Nach der in den 1990er Jahren zur Verbesserung der wirtschaftlichen und sozialen Lage des Schifffahrtsgewerbes erarbeiteten Strukturbereinigung in der Güterschifffahrt der Europäischen Union war das erreichte Ergebnis durch weitere Marktbeobachtung und -regulierung ab 1999 abzusichern. Vor allem war der Neuzugang an Frachtraum zu regeln, um das erneute Entstehen struktureller Überkapazitäten zu verhindern. Das Schifffahrtsgewerbe, die Europäische Union und die damals beteiligten Mitgliedstaaten Belgien, Deutschland, Frankreich, die Niederlande und Österreich kamen überein, das Inverkehrbringen neuer Kapazitäten für eine Übergangsphase von vier Jahren bis 2003 nur unter bestimmten Voraussetzungen zu ermöglichen.

#### **Anwendungsbereich**

Der Regelung unterliegen Trockengüterschiffe, Tankschiffe und Schubboote, die Beförderungen im gewerblichen Verkehr oder im Werkverkehr vornehmen, in einem Mitgliedstaat eingetragen sind oder mangels Eintragung von einem in einem Mitgliedstaat ansässigen Unternehmen betrieben werden. Ausgenommen (für Österreich von Bedeutung) sind Schiffe, die ausschließlich auf der Donau (und deren Nebenflüssen) bis Kelheim fahren, solange sie diese nicht in Richtung anderer Gemeinschaftsgewässer verlassen, Schubboote bis 300 kW Antriebsleistung, Schiffe, die ausschließlich zu Zwecken der Lagerung benutzt werden, Baggervorrichtungen wie Klappschuten und Pontonbrücken sowie schwimmende Geräte von Bauunternehmen, sofern sie nicht zur Güterbeförderung dienen.

#### **Sonderbeitrag**

Im Zeitraum von vier Jahren ab 29. April 1999 durfte zusätzliche Schiffskapazität auf Gemeinschaftsgebiet nur bedingt in Betrieb genommen werden.

Für neu gebaute oder aus einem Drittland eingeführte Schiffe war ein Sonderbeitrag an den *Binnenschifffahrtstfonds* zu entrichten, wenn nicht eine der Tragfähigkeit des neuen Schiffes oder bei verlängerten Schiffen eine der Differenz zwischen alter und neuer Tragfähigkeit entsprechende Tonnage abgewrackt wurde ("Alt-für-Neu-Regelung"). Adäquat zählte bei Schubbooten die Antriebsleistung.

Das neue (oder durch Verlängerung eine höhere Tragfähigkeit aufweisende oder durch den Ersatz von Motoren antriebsleistungsverstärkte, aber auch auf einen höherwertigen Schiffstyp umgebaute) oder importierte Schiff durfte erst nach Abwrackung der Ersatztonnage oder Bezahlung des Sonderbeitrags oder anteilmäßig beides in Betrieb genommen werden.

Die Höhe der Sonderbeiträge, das Verhältnis zwischen abzuwrackender und neuer Schiffstonnage und die Bewertungskoeffizienten der Tonnagen verschiedener Schiffstypen und –klassen wurde durch die Kommission festgelegt.

Der Sonderbeitrag betrug für

<i>Trockenladungsschiffe</i>		<i>Tankschiffe</i>	
Motorgüterschiffe	120 Euro/t	Motorgüterschiffe	216 Euro/t
Schubleichter	60 Euro/t	Schubleichter	108 Euro/t
Schleppkähne	43 Euro/t	Schleppkähne	39 Euro/t
<i>Schubboote</i>			
180 Euro/kW bei 300 kW, linear erhöht bis 240 Euro/kW bei mindestens 1.000 kW			

umgerechnet in die Landeswährung zu dem gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2866/1998 des Rates unwiderruflich festgelegten Wechselkurs. Diese Beitragssätze verminderten sich für Trockenladungs- und Tankschiffe unter 450 Tonnen Tragfähigkeit um 30 %, für solche mit einer Tragfähigkeit von 450 bis 650 Tonnen um 0,15 % für jede unter 650 Tonnen liegende Tonne.

Für Schiffe mit einer Tragfähigkeit zwischen 650 und 1.650 Tonnen erhöhten sich die Beitragssätze linear von 100 auf 115 %.

Das Verhältnis zwischen abzuwrackender und neuer Tonnage betrug ab 1. März 2002 für

<i>Trockenladungsschiffe</i>	0,30:1
<i>Tankschiffe</i>	0,45:1
<i>Schubboote</i>	0,125:1

Mit Wirkung vom 29. April 2003 wurde das Verhältnis auf Null gesenkt. Seither gibt es bis auf Weiteres keine Beschränkung bzw. Pönalisierung (ersatzweise Abwrackung oder Bezahlung von Sonderbeiträgen) des Marktzugangs zusätzlicher Schiffskapazitäten. Das System wird allerdings als Überwachungsmechanismus beibehalten und kann bei einer schweren Marktstörung wieder in Anspruch genommen werden.

Der Bewertungskoeffizient für das als Berechnungsgrundlage zu verwendende Tonnageäquivalent beträgt für

<i>Trockenladungsschiffe über 650 t</i>		<i>Tankschiffe über 650 t</i>	
Motorgüterschiffe	1,00	Motorgüterschiffe	1,00
Schubleichter	0,50	Schubleichter	0,50
Schleppkähne	0,36	Schleppkähne	0,18

Diese Koeffizienten werden gleich den Sätzen für den Sonderbeitrag je nach Tragfähigkeit prozentuell reduziert oder erhöht.

### **Schwere Marktstörung**

Dies ist das Auftreten von Problemen, die zu einem deutlichen Angebotsüberhang an Frachtraum führen und das Überleben zahlreicher Schifffahrtsunternehmen gefährden können. Diesfalls könnte die Kommission auf Antrag eines Mitgliedstaats die „*Alt-für-Neu-Regelung*“ wieder in Kraft setzen. Ergänzend könnten z.B. Abwrackprämien für Schiffe der aktiven Flotte vergeben werden.

### **Binnenschiffahrtsfonds**

Jeder Mitgliedstaat errichtete einen Fonds, der von den zuständigen Behörden verwaltet wird. In Österreich wurde der bestehende Österreichische Abwrackfonds unter der neuen Bezeichnung „*Österreichischer Binnenschiffahrtsfonds*“, Radetzkystraße 2, A-1030 Wien, nach außen vertreten durch die Bundesministerin bzw. den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, weitergeführt.

Das Verhältnis der einzelnen Fonds zueinander ist solidarisch, d.h. die Entscheidung über die Verwendung der bei den Fonds gesamt vorhandenen finanziellen Mittel ist der Europäischen Kommission vorbehalten.

Die Dotierung der Fonds im Rahmen eines Reservefonds setzt sich zusammen aus den Restmitteln der Beiträge des Gewerbes der bis zum 28. April 1999 durchgeführten Strukturbereinigungsmaßnahmen, den Sonderbeiträgen im Rahmen der „*Alt-für-Neu-Regelung*“ und den Mitteln, die bei einer schweren Marktstörung nach Definition der Richtlinie 96/75/EG bereitgestellt werden können.

## Meldung

Die Eigentümer neuer oder eingeführter Schiffe müssen die Fonds sechs Monate vor der Inbetriebnahme der zusätzlichen Kapazitäten unterrichten. Für Donauschiffe wird sinngemäß eine Meldepflicht innerhalb von zwei Monaten vor Inbetriebnahme vorgesehen.

## Spezialschiffe

Spezialschiffe können über Antrag vom Anwendungsbereich der Regelungen ausgenommen werden.

Der Antrag ist direkt an die

*Europäische Kommission,  
Direktion E – Landverkehr,  
Straßenverkehr und Binnenschifffahrt,  
Avenue de Beaulieu, B-1160 Brüssel,*

zu richten (dem Fonds ist eine Abschrift zu übermitteln). Die Konstruktionspläne sind beizulegen.

Spezialschiffe sind Schiffe mit spezifischen Einrichtungen, deren Hinzufügung zur Flotte keine Marktstörung bewirkt. Insbesondere darf ein solches Schiff nur für eine bestimmte Güterart, die ohne technische Spezialeinrichtungen nicht befördert werden kann oder darf, geeignet sein.

Der Eigner muss sich schriftlich verpflichten, keine andere Güter zu befördern. Mit dem Tag eines Besitzerwechsels muss der Kommission eine gleichlautende Erklärung des neuen Eigners zugegangen sein, ansonsten hat der bisherige Eigner den Sonderbeitrag zu entrichten.

*Eine Information der  
Obersten Schifffahrtsbehörde*

*Postfach 201, A-1000 Wien  
[www.bmvit.gv.at](http://www.bmvit.gv.at)*

*Kontakt:*

*Tel: +431 71162 65 5803*

*Fax: +431 71162 65 5799*

*E-Mail: [w1@bmvit.gv.at](mailto:w1@bmvit.gv.at)*

*Stand 12. Juni 2018*

## Rechtsgrundlagen

- [Verordnung \(EG\) Nr. 718/1999](#) des Rates vom 29. März 1999 über kapazitätsbezogene Maßnahmen für die Binnenschiffahrtsflotten der Gemeinschaft zur Förderung des Binnenschiffsverkehrs (Amtsblatt der EG Nr. L 90 vom 2. April 1999, S. 1 – 5) – *konsolidierte Fassung*
- [Verordnung \(EG\) Nr. 805/1999](#) (*Verordnung (EG) Nr. 181/2008 – kodifizierte Fassung*) der Kommission vom 16. April 1999 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EG) Nr. 718/1999 des Rates über kapazitätsbezogene Maßnahmen für die Binnenschiffahrtsflotten der Gemeinschaft zur Förderung des Binnenschiffsverkehrs (Amtsblatt der EG Nr. L 102 vom 17. April 1999, S. 64 – 66)
- Verordnung (EG) Nr. 1532/2000 der Kommission vom 13. Juli 2000 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 805/1999 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EG) Nr. 718/1999 des Rates über kapazitätsbezogene Maßnahmen für die Binnenschiffahrtsflotten der Gemeinschaft zur Förderung des Binnenschiffsverkehrs (Amtsblatt der EG Nr. L 175 vom 14. Juli 2000, S. 74)
- Verordnung (EG) Nr. 997/2001 der Kommission vom 22. Mai 2001 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 805/1999 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EG) Nr. 718/1999 des Rates über kapazitätsbezogene Maßnahmen für die Binnenschiffahrtsflotten der Gemeinschaft zur Förderung des Binnenschiffsverkehrs (Amtsblatt der EG Nr. L 139 vom 23. Mai 2001, S. 11; der dort veröffentlichte Text wurde annulliert und ersetzt durch den im Amtsblatt der EG Nr. L 142 vom 29. Mai 2001, S. 18, veröffentlichten Text)
- Verordnung (EG) Nr. 336/2002 der Kommission vom 22. Februar 2002 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 808 (*RICHTIG: 805*)/1999 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EG) Nr. 718/1999 des Rates über kapazitätsbezogene Maßnahmen für die Binnenschiffahrtsflotten der Gemeinschaft zur Förderung des Binnenschiffsverkehrs (Amtsblatt der EG Nr. L 53 vom 23. Februar 2002, S. 11)
- Verordnung (EG) Nr. 411/2003 der Kommission vom 5. März 2003 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 805/1999 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EG) Nr. 718/1999 des Rates über kapazitätsbezogene Maßnahmen für die Binnenschiffahrtsflotten der Gemeinschaft zur Förderung des Binnenschiffsverkehrs (Amtsblatt der EG Nr. L 62 vom 6. März 2003, S. 18)
- [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
- Bundesgesetz, mit dem ein Bundesgesetz zu Bestimmungen der Europäischen Union über kapazitätsbezogene Maßnahmen für die Binnenschiffahrtsflotten der Gemeinschaft zur Förderung des Binnenschiffsverkehrs erlassen, das Bundesfinanzierungsgesetz geändert und das Bundesgesetz über die Strukturbereinigung in der Binnenschiffahrt außer Kraft gesetzt wird ([Binnenschiffahrtsgesetz](#)), BGBl. I Nr. 69/2000

\* \* \*