

## I

*(Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)***VERORDNUNG (EG) Nr. 718/1999 DES RATES****vom 29. März 1999****über kapazitätsbezogene Maßnahmen für die Binnenschiffsflotten 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 <sup>(1)</sup>,nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(2)</sup>,gemäß dem Verfahren des Artikels 189c des Vertrags <sup>(3)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 <sup>(4)</sup> 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 <sup>(5)</sup>. 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.

- (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

<sup>(1)</sup> ABl. C 320 vom 17.10.1998, S. 4, und ABl. C 15 vom 20.1.1999, S. 15.

<sup>(2)</sup> Stellungnahme vom 2. Dezember 1998 (AbI. C 40 vom 15.2.1999, S. 47).

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

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

<sup>(5)</sup> 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 (AbI. L 304 vom 27.11.1996, S. 12).

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 Binnenschifffahrtsunternehmen 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 Schiffsneubauten 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 Binnenschifffahrtsflotte 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 Binnenschifffahrtsverbände 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 gewerbmäßig als Partikulier oder industrieller Unternehmer tätig ist.

- (2) Diese Verordnung gilt nicht für
- a) Schiffe, die ausschließlich inländische Binnenwasserstraßen befahren, welche mit den übrigen Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft nicht verbunden sind;
  - b) Schiffe, die wegen ihrer Abmessungen die von ihnen befahrenen inländischen Binnenwasserstraßen nicht verlassen können und keinen Zugang zu den übrigen Wasserstraßen der Gemeinschaft haben, sofern zwischen diesen Schiffen und den unter diese Verordnung fallenden Schiffen kein Wettbewerb entstehen kann;
  - c) Schiffe, die ausschließlich auf der Donau (und deren Nebenflüssen) bis Kelheim fahren, ohne diese zu verlassen;
  - d) 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 Klappnachen 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 „Binnenschiffahrtssfonds“, 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 eingetragene 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 Strukturereinigungsmaßnahmen ergänzen.

Im Rahmen dieser Strukturereinigungsmaßnahmen 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