



Rat der
Europäischen Union

108772/EU XXV.GP
Eingelangt am 20/06/16

Brüssel, den 16. Juni 2016
(OR. en)

Interinstitutionelles Dossier:
2013/0302 (COD)

7532/2/16
REV 2 ADD 1

TRANS 93
MAR 105
CODEC 370
PARLNAT 184

BEGRÜNDUNG DES RATES

Betr.: Standpunkt des Rates in erster Lesung im Hinblick auf den Erlass einer
RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe, zur Änderung der
Richtlinie 2009/100/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/87/EG des
Rates

- Begründung des Rates
- Vom Rat am 16. Juni 2016 angenommen

I. EINLEITUNG

1. Am 10. September 2013 hat die Kommission dem Rat einen Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹ übermittelt.
2. Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss hat seine Stellungnahme zum "NAIADES-II"-Paket, zu dem auch der Vorschlag über technische Vorschriften gehört, am 21. Januar 2014 angenommen. Der Ausschuss der Regionen hat seine Stellungnahme zum "NAIADES II"-Paket auf seiner Plenartagung vom 30./31. Januar 2014 angenommen.
3. Das Europäische Parlament hat seinen Standpunkt in erster Lesung zu dem Vorschlag am 15. April 2014 festgelegt.
4. Der Rat (Verkehr, Telekommunikation und Energie) hat am 11. Juni 2015 eine Einigung ("allgemeine Ausrichtung")² über den Vorschlag zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe erzielt.
5. Bei seinen Beratungen mit dem Europäischen Parlament hat der Rat den Stellungnahmen Rechnung getragen, die der Europäische Datenschutzbeauftragte nach der Annahme der allgemeinen Ausrichtung abgegeben hatte.
6. Am 17. März 2016 wurde eine Einigung mit dem Europäischen Parlament über einen Kompromisstext erzielt.
7. Der Rat hat am 13. Mai 2016 eine politische Einigung³ über den überarbeiteten Kompromisstext angenommen.

¹ ABl. L 389 vom 30.12.2006, S. 1.

² Siehe Dok. 9008/1/15 TRANS 167 MAR 65 CODEC738 REV 1 + ADD 1 REV 1.

³ Siehe Dok. 7759/1/16 TRANS 101 MAR 110 CODEC 406 + COR 1 + REV 1.

8. Auf Grundlage der genannten Einigungen und im Anschluss an die Überarbeitung des Textes durch die Rechts- und Sprachsachverständigen hat der Rat gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren nach Artikel 294 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union am 16. Juni 2016 seinen Standpunkt in erster Lesung festgelegt.

II. ZIEL

9. Hauptziel des Vorschlags ist eine Neugestaltung der Bestimmungen der Richtlinie 2006/87/EG, mit der erreicht werden soll, dass die Beschlussfassungsmechanismen in den Artikeln festgelegt sind und die Anhänge lediglich die technischen Vorschriften und die Verfahrensvorschriften enthalten.
10. Diese Neugestaltung würde eine verbesserte Koordinierung und Harmonisierung mit den technischen Vorschriften und den Verfahrensvorschriften der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) ermöglichen, die gemäß der Mannheimer Akte (Revidierte Rheinschiffahrtsakte) angewendet werden.
11. Insbesondere sollte ein Verfahren für die Anwendung der vom Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschiffahrt (CESNI) entwickelten technischen Standards festgelegt werden. Der CESNI ist unter dem Dach der ZKR organisiert.
12. Neben einer Verringerung des Verwaltungsaufwands und der Verzögerungen, die mit der Aktualisierung der technischen Vorschriften für Binnenschiffe verbunden sind, sollte auch die sichere Anwendung neuer und innovativer Technologien gefördert werden.

III. ANALYSE DES STANDPUNKTS DES RATES IN ERSTER LESUNG

A. Standpunkt des Rates zu den Abänderungen des Europäischen Parlaments

13. Bei der Vorbereitung der allgemeinen Ausrichtung hat der Rat die Abänderungen des Parlaments analysiert und sie weitgehend in die allgemeine Ausrichtung eingearbeitet. Die Abänderungen zur Verwendung von Flüssigerdgas (LNG) für den Antrieb von Binnenschiffen konnte der Rat aus fachlichen Gründen nicht akzeptieren. Technische Vorschriften zu LNG sollten vom CESNI und nicht von der Kommission erarbeitet werden. Darüber hinaus hat der CESNI solche Vorschriften bereits in die erste Fassung seines Standards (ES-TRIN 2015/1) aufgenommen. Daher haben sich die Abänderungen des Parlaments bezüglich der Verwendung von LNG im Wesentlichen erübrigt, da das angestrebte Ziel bereits erreicht wurde.

B. Rechtliche Klarheit

14. Der Rat hat versucht, den Text klar strukturiert und in logischer Reihenfolge vorzulegen. Das hat zu einer Reihe von redaktionellen Änderungen am Text geführt, die die Substanz der Bestimmungen nicht berühren.
15. Der Text ist in thematische Kapitel gegliedert, um eine einfache und korrekte Auslegung der Richtlinie zu ermöglichen.
16. Die Richtlinie ist nicht anwendbar auf Mitgliedstaaten, in denen es keine Binnenwasserstraßen gibt oder Binnenschifffahrt nicht in wesentlichem Umfang stattfindet. Um den geografischen Geltungsbereich der Richtlinie klar und unwiderruflich festzulegen, werden die Adressaten der Richtlinie in einem Artikel bestimmt und nicht unter Rückgriff auf einen indirekten Verweis mittels eines Anhangs.
17. Die Kodifizierung der Richtlinie 2009/100/EG über die gegenseitige Anerkennung von Schiffsattesten für Binnenschiffe⁴ hat zu der Situation geführt, dass sich der Anwendungsbereich der Richtlinien 2009/100/EG und 2006/87/EG teilweise überschneidet. Diese Inkohärenz kann durch eine geringfügige Korrektur der Richtlinie 2009/100/EG beseitigt werden.

⁴ ABl. L 259 vom 2.10.2009, S. 8.

C. Engere Verbindung zur Arbeit des CESNI und der ZKR

18. Die ZKR hat den CESNI im Juni 2015 unter anderem eingerichtet, um technische Vorschriften für Binnenschiffe auszuarbeiten, die in Europa auf breiterer Basis anwendbar sein könnten. Den allgemeinen Erfordernissen der Europäischen Union und insbesondere der Anwendung der vorgeschlagenen neuen Richtlinie wird in den Arbeitsregeln des CESNI gebührend Rechnung getragen.
19. Der Rat hat mit dem Beschluss (EU) 2015/2176 des Rates⁵ die erste Fassung des vom CESNI entwickelten technischen Standards (ES-TRIN 2015/1) gebilligt. Der CESNI hat den Standard am 26. November 2015 verabschiedet.
20. Die rasche Anwendung der neuesten Fassung des CESNI-Standards in der Union sollte sichergestellt werden. Zu diesem Zweck sollte die Kommission unverzüglich delegierte Rechtsakte erlassen, um zu gewährleisten, dass die neuen Vorschriften ab demselben Zeitpunkt gelten.
21. Ferner würde die Richtlinie es der Kommission ermöglichen, auf der Grundlage des Fachwissens des CESNI Innovationen in der Schiffstechnologie zuzulassen und zugleich das erforderliche Sicherheitsniveau zu wahren.
22. Schließlich ist eine Schutzklausel für den Fall enthalten, dass es keine gültigen Standards gibt oder dass sich das Beschlussfassungsverfahren des CESNI so ändert, dass ein Risiko für die Interessen der Union entstünde. In diesen Fällen könnte die Kommission die anzuwendenden technischen Vorschriften vorschlagen.

IV. FAZIT

23. Der Standpunkt des Rates in erster Lesung entspricht dem Kompromiss, auf den sich der Rat mit dem Europäischen Parlament – mit Unterstützung der Kommission – verständigt hat.
24. Dieser Kompromiss wurde mit Schreiben des Vorsitzenden des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr des Europäischen Parlaments an den Präsidenten des Ausschusses der Ständigen Vertreter (1. Teil) bestätigt (Schreiben vom 7. April 2016).

⁵ ABl. L 307 vom 25.11.2015, S. 25.

25. Der Standpunkt des Rates trägt dem Kommissionsvorschlag und den vom Europäischen Parlament in erster Lesung vorgeschlagenen Abänderungen in vollem Umfang Rechnung. Daher ist der Rat der Auffassung, dass sein Standpunkt in erster Lesung ein ausgewogenes Ergebnis darstellt und dass die neue Richtlinie, sobald sie angenommen ist, erheblich zu einer effizienteren, dynamischeren und sichereren Beförderung auf Binnenwasserstraßen in der gesamten Europäischen Union und darüber hinaus beitragen wird. Außerdem würde sie die Nutzung neuer und innovativer Technologien erleichtern und den Verwaltungsaufwand verringern.
-