



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 29. Oktober 2013
(OR. en)**

**10622/13
ADD 1 REV 1**

**PV/CONS 29
TRANS 311
TELECOM 159
ENER 255**

ENTWURF EINES PROTOKOLLS

Betr.: **3243. Tagung des Rates der Europäischen Union (VERKEHR,
TELEKOMMUNIKATION UND ENERGIE) am 6., 7. und 10. Juni 2013 in
Luxemburg**

TAGESORDNUNGSPUNKTE MIT ÖFFENTLICHKEIT DER BERATUNGEN¹

Seite

Liste der A-PUNKTE (Dok. 10173/13 PTS A 38)

1. Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Bereitstellung pyrotechnischer Gegenstände auf dem Markt [erste Lesung] (GA + E) 4
2. Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Verbringung von Heimtieren zu anderen als Handelszwecken und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 998/2003 [erste Lesung] (GA+ E)..... 5
3. Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 92/65/EWG des Rates hinsichtlich der tierseuchenrechtlichen Bedingungen für den Handel innerhalb der Union mit Hunden, Katzen und Frettchen und deren Einfuhr in die Union [erste Lesung] (GA)..... 5
4. Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Sicherheit von Offshore-Erdöl- und -Erdgasaktivitäten und zur Änderung der Richtlinie 2004/35/EG [erste Lesung] (GA + E)..... 6
5. Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 450/2008 zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaft (Modernisierter Zollkodex) hinsichtlich ihres Geltungsbeginns [erste Lesung] (GA)..... 6
6. Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Aufhebung der Verordnung des Rates (EG) Nr. 552/97 zur vorübergehenden Rücknahme der allgemeinen Zollpräferenzen für Waren aus Myanmar/Birma [erste Lesung] (GA)..... 7

Liste der TAGESORDNUNGSPUNKTE (Dok. 10164/13 OJ CONS 29 TRANS 275 TELECOM 144 ENER 233)

3. Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Maßnahmen zur Gewährleistung einer hohen gemeinsamen Netz- und Informationssicherheit in der Union [erste Lesung] 7
4. Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über elektronische Identifizierung und Treuhanddienste für elektronische Transaktionen im Binnenmarkt [erste Lesung] 7
5. Digitale Infrastrukturen und Dienste [erste Lesung] 8
6. Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den barrierefreien Zugang zu Websites öffentlicher Stellen [erste Lesung] 8

¹ Beratungen über Gesetzgebungsakte der Union (Artikel 16 Absatz 8 des Vertrags über die Europäische Union), sonstige öffentliche Beratungen und öffentliche Aussprachen (Artikel 8 der Geschäftsordnung des Rates).

7.	Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 98/70/EG über die Qualität von Otto- und Dieselmotorkraftstoffen und zur Änderung der Richtlinie 2009/28/EG zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen [erste Lesung]	8
13.	Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung der Fazilität "Connecting Europe" [erste Lesung].....	9
14.	Viertes Eisenbahnpaket Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung) [erste Lesung].....	9
15.	Paket "Verkehrssicherheit" [erste Lesung].....	11
16.	Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 und zur Aufhebung der Richtlinie 2003/42/EG, der Verordnung (EG) Nr. 1321/2007 der Kommission und der Verordnung (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission	12
17.	Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Schiffsausrüstung und zur Aufhebung der Richtlinie 96/98/EG [erste Lesung].....	16

*

* *

BERATUNGEN ÜBER GESETZGEBUNGSAKTE

(Öffentliche Beratung gemäß Artikel 16 Absatz 8 des Vertrags über die Europäische Union)

A-PUNKTE

1. Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Bereitstellung pyrotechnischer Gegenstände auf dem Markt [erste Lesung] (GA + E)

PE-CONS 16/13 ENT 93 MI 254 CONSOM 57 COMPET 182 CODEC 717
OC 183

Der Rat billigte die im Standpunkt des Europäischen Parlaments in erster Lesung enthaltene Abänderung und nahm den vorgeschlagenen Rechtsakt in der so abgeänderten Fassung gemäß Artikel 294 Absatz 4 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union an. (Rechtsgrundlage: Artikel 114 AEUV)

Erklärung Bulgariens

"Bulgarien unterstützt die Annahme der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Bereitstellung pyrotechnischer Gegenstände auf dem Markt.

Gleichwohl bedauert Bulgarien, dass die Möglichkeit des Herstellers, einen Bevollmächtigten zu benennen, in keiner der Bestimmungen dieser Richtlinie vorgesehen ist. Da dieses allgemeine Recht des Herstellers nicht durch harmonisierte Bestimmungen geregelt ist, kann es zu abweichenden Regelungen und Praktiken in den Mitgliedstaaten kommen, was wiederum zu Schwierigkeiten für die Wirtschaftsakteure führen kann.

Um die negativen Auswirkungen infolge des Fehlens entsprechender Bestimmungen so gering wie möglich zu halten, hält es Bulgarien für notwendig, die einschlägigen Musterbestimmungen des Beschlusses Nr. 768/2008/EG in sein nationales Recht aufzunehmen."

Erklärung der Kommission zur Zuständigkeit des Ausschusses

"Die Kommission bedauert die Annahme des Artikels 45 Absatz 2b, der möglicherweise Verwirrung stiften und zu Rechtsunsicherheit führen kann. Die Rolle der Ausschüsse, die die Kontrolle der Mitgliedstaaten über die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission sicherstellen, ist nur durch die Verordnung (EU) Nr. 182/2011 geregelt, die auf der Grundlage von Artikel 291 Absatz 3 AEUV angenommen wurde. Daher kann diese Rolle durch keinen anderen Sekundärrechtsakt geändert werden und braucht auch durch keinen anderen Sekundärrechtsakt näher bestimmt zu werden. Insbesondere werden die Geschäftsordnungen der Ausschüsse von den Ausschüssen auf der Grundlage der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 angenommen. Die Geschäftsordnung ist entsprechend anzuwenden, wenn der Ausschuss seine Rolle im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 wahrnimmt. Eine Bezugnahme auf Geschäftsordnungen außerhalb dieses Zusammenhangs ist überflüssig und unangemessen. Sie droht ferner die Funktionsweise des Ausschusses zu erschweren."

2. Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Verbringung von Heimtieren zu anderen als Handelszwecken und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 998/2003 [erste Lesung] (GA+ E)

PE-CONS 9/13 AGRILEC 27 VETER 16 CODEC 538 OC 133

Der Rat billigte die im Standpunkt des Europäischen Parlaments in erster Lesung enthaltenen Abänderungen und nahm den vorgeschlagenen Rechtsakt in der so abgeänderten Fassung gemäß Artikel 294 Absatz 4 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union an. (Rechtsgrundlage: Artikel 43 Absatz 2 und Artikel 168 Absatz 4 Buchstabe b AEUV).

Erklärung der Kommission

"Die Kommission wird im Rahmen der Strategie der Europäischen Union für den Schutz und das Wohlergehen von Tieren¹ das Wohlergehen von Hunden und Katzen im Rahmen von Geschäftspraktiken untersuchen.

Deuten die Ergebnisse dieser Untersuchung darauf hin, dass diese Geschäftspraktiken mit Gesundheitsrisiken verbunden sind, so wird die Kommission geeignete Lösungen für den Schutz der Gesundheit von Mensch und Tier erwägen, indem sie u. a. dem Europäischen Parlament und dem Rat vorschlägt, die bestehenden Rechtsvorschriften der EU für den Handel mit Hunden und Katzen in geeigneter Weise anzupassen, u. a. durch die Einführung kompatibler Systeme zur Registrierung von Hunden und Katzen, die in allen Mitgliedstaaten zugänglich sind.

Vor diesem Hintergrund wird die Kommission prüfen, ob es machbar und zweckdienlich ist, solche Registriersysteme auch auf Hunde und Katzen auszudehnen, die gemäß den EU-Rechtsvorschriften für die Verbringung von Heimtieren zu anderen als Handelszwecken gekennzeichnet und identifiziert wurden."

3. Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 92/65/EWG des Rates hinsichtlich der tierseuchenrechtlichen Bedingungen für den Handel innerhalb der Union mit Hunden, Katzen und Frettchen und deren Einfuhr in die Union [erste Lesung] (GA)

PE-CONS 10/13 AGRILEG 28 VETER 17 CODEC 540 OC 134

Der Rat billigte den Standpunkt des Europäischen Parlaments in erster Lesung und nahm den vorgeschlagenen Rechtsakt gemäß Artikel 294 Absatz 4 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union an. (Rechtsgrundlage: Artikel 43 Absatz 2 AEUV).

¹ COM(2012) 6 final/2: Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat und den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss über die Strategie der Europäischen Union für den Schutz und das Wohlergehen von Tieren 2012-2015.

4. Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Sicherheit von Offshore-Erdöl- und -Erdgasaktivitäten und zur Änderung der Richtlinie 2004/35/EG [erste Lesung] (GA + E)

PE-CONS 8/13 ENER 76 ENV 184 MARE 7 COMAR 12 PROCIV 36
CODEC 522 OC 127

Der Rat billigte die im Standpunkt des Europäischen Parlaments in erster Lesung enthaltene Abänderung und nahm den vorgeschlagenen Rechtsakt in der so abgeänderten Fassung gemäß Artikel 294 Absatz 4 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union an. (Rechtsgrundlage: Artikel 192 Absatz 1 AEUV).

Erklärung der Kommission

- "1. Die Kommission bedauert, dass einige Mitgliedstaaten nach Artikel 41 Absätze 3 und 5 von der Verpflichtung zur Umsetzung der Richtlinie teilweise ausgenommen sind. Sie vertritt die Ansicht, dass zur Wahrung der Integrität des EU-Rechts solche Ausnahmen nicht als Präzedenzfall zu betrachten sind.
2. Die Kommission stellt fest, dass Mitgliedstaaten von der Möglichkeit der Nichtumsetzung und der Nichtanwendung des Artikels 20 der Richtlinie Gebrauch machen können, wenn in ihrem Hoheitsgebiet gegenwärtig kein Unternehmen registriert ist, das Offshore-Aktivitäten außerhalb des Gebiets der Union betreibt.

Im Interesse einer wirksamen Durchsetzung dieser Richtlinie weist die Kommission nachdrücklich darauf hin, dass es Aufgabe der betreffenden Mitgliedstaaten ist, dafür Sorge zu tragen, dass die in ihrem Hoheitsgebiet bereits registrierten Unternehmen die Ziele der Richtlinie nicht dadurch umgehen, dass sie ihren Unternehmenszweck auf Offshore-Aktivitäten ausweiten, ohne dies den zuständigen nationalen Behörden mitzuteilen, damit letztere die notwendigen Schritte unternehmen können, um die vollständige Anwendung des Artikels 20 sicherzustellen.

Die Kommission wird in allen ihr zur Kenntnis gebrachten Fällen alle erforderlichen Maßnahmen gegen das Umgehen der Ziele der Richtlinie treffen."

5. Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 450/2008 zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaft (Modernisierter Zollkodex) hinsichtlich ihres Geltungsbeginns [erste Lesung] (GA)

PE-CONS 23/13 UD 94 ENFOCUSTOM 77 MI 334 COMER 102
TRANS 185

CODEC 923 OC 256

Der Rat billigte den Standpunkt des Europäischen Parlaments in erster Lesung und nahm den vorgeschlagenen Rechtsakt gemäß Artikel 294 Absatz 4 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union an. (Rechtsgrundlage: Artikel 33, 114 und 207 AEUV).

- 6. Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Aufhebung der Verordnung des Rates (EG) Nr. 552/97 zur vorübergehenden Rücknahme der allgemeinen Zollpräferenzen für Waren aus Myanmar/Birma [erste Lesung] (GA)**
PE-CONS 12/13 SPG 5 WTO 69 COASI 42 CODEC 623 OC 155

Der Rat billigte den Standpunkt des Europäischen Parlaments in erster Lesung und nahm den vorgeschlagenen Rechtsakt gemäß Artikel 294 Absatz 4 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union an. (Rechtsgrundlage: Artikel 207 AEUV)

TAGESORDNUNGSPUNKTE

TELEKOMMUNIKATION

- 3. Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Maßnahmen zur Gewährleistung einer hohen gemeinsamen Netz- und Informationssicherheit in der Union [erste Lesung]**

Interinstitutionelles Dossier: 2013/0027 (COD)

- Fortschrittsbericht
- Orientierungsaussprache
6342/13 TELECOM 24 DATAPROTECT 14 CYBER 2 MI 104
CODEC 313
10076/13 TELECOM 136 DATAPROTECT 68 CYBER 11 MI 449
CODEC 1209

Der Rat nahm den Fortschrittsbericht in Dokument 10076/13 zur Kenntnis und führte anhand der dort angesprochenen Fragen eine Orientierungsaussprache.

- 4. Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über elektronische Identifizierung und Treuhanddienste für elektronische Transaktionen im Binnenmarkt [erste Lesung]**

Interinstitutionelles Dossier: 2012/0146 (COD)

- Fortschrittsbericht
10977/12 TELECOM 122 MI 411 DATAPROTECT 73 CODEC 1576
10100/13 TELECOM 141 MI 452 DATAPROTECT 69 EJUSTICE 52
CODEC 1219

Der Rat nahm den Fortschrittsbericht in Dokument 10100/13 zur Kenntnis.

5. Digitale Infrastrukturen und Dienste

- a) **Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien für transeuropäische Telekommunikationsnetze und zur Aufhebung der Entscheidung Nr. 1336/97/EG [erste Lesung]**
Interinstitutionelles Dossier: 2011/0299 (COD)
- b) **Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Maßnahmen zur Reduzierung der Kosten des Ausbaus von Hochgeschwindigkeitsnetzen für die elektronische Kommunikation [erste Lesung]**
Interinstitutionelles Dossier: 2013/0080 (COD)
- Fortschrittsbericht
7999/13 TELECOM 60 COMPET 177 CODEC 686
10088/13 TELECOM 139 COMPET 369 CODEC 1214

Der Rat nahm den in Dokument 10088/13 enthaltenen Fortschrittsbericht zu diesen zwei Vorschlägen zur Kenntnis.

6. Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den barrierefreien Zugang zu Websites öffentlicher Stellen [erste Lesung]

Interinstitutionelles Dossier: 2013/0340 (COD)

- Fortschrittsbericht
17344/12 TELECOM 250 CONSOM 155 MI 811 CODEC 2936
10089/13 TELECOM 140 CONSOM 101 MI 451 CODEC 1215

Der Rat nahm den Fortschrittsbericht in Dokument 10089/13 zur Kenntnis.

ENERGIE

7. Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 98/70/EG über die Qualität von Otto- und Dieselmotoren und zur Änderung der Richtlinie 2009/28/EG zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen [erste Lesung]

Interinstitutionelles Dossier: 2012/0288 (COD)

- Fortschrittsbericht
15189/12 ENV 789 ENER 417 ENT 257 TRANS 346 AGRI 686
POLGEN 170 CODEC 2432
+ REV 1 (fi,sv,cs,sk)
+ REV 2 (de)
8920/13 ENER 143 ENV 333 ENT 112 TRANS 186 AGRI 259 POLGEN 53
CODEC 924

Der Rat nahm den Sachstandsbericht in Dokument 8920/13 zur Kenntnis.

VERKEHR

Intermodaler Verkehr

13. Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung der Fazilität "Connecting Europe" [erste Lesung]

Interinstitutionelles Dossier: 2011/0302 (COD)

– Fortschrittsbericht

16176/11 CADREFIN 117 POLGEN 177 REGIO 111 ENER 345

TRANS 292 TELECOM 161 COMPET 472 MI 533 ECO 129

+ REV 3 (bg,et,el,es,hu,it,lt,pl,pt,ro,sl,sv)

+ REV 4 (cs,da,de,en,fi,fr,ga,lv,mt)

+ REV 5 (nl)

10060/13 TRANS 265 FIN 296 CADREFIN 121 POLGEN 83 REGIO 112

ENER 220 TELECOM 135 COMPET 356 MI 448 ECO 98

CODEC 1205

Der Rat erörterte und billigte den in Dokument 10060/13 enthaltenen Fortschrittsbericht.

Landverkehr

14. Viertes Eisenbahnpaket

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung) [erste Lesung]

Interinstitutionelles Dossier: 2013/0015 (COD)

– Allgemeine Ausrichtung

6013/13 TRANS 39 CODEC 226

10276/13 TRANS 289 CODEC 1273

Der Rat legte die in Dokument 10813/13 enthaltene allgemeine Ausrichtung zu dem Vorschlag fest und kam überein, Erklärungen Österreichs, Italiens und Lettlands in das vorliegende Protokoll aufzunehmen.

Erklärung Österreichs

"Österreich unterstützt grundsätzlich die Initiative der Kommission, die technischen Vorschriften und Systeme im Eisenbahnsektor zu harmonisieren. Daher unterstützt Österreich wie viele andere Mitgliedstaaten auch die Tendenz, harmonisierte Genehmigungsverfahren der einzelnen Teilsysteme des interoperablen Eisenbahnsystems im Rahmen und durch die Europäische Eisenbahnagentur anzustreben. Allerdings glaubt Österreich, dass im derzeitigen Stadium der Eisenbahnagentur – wie im Vorschlag vorgesehen – derartig weitreichende Kompetenzen noch nicht gänzlich übertragen werden können. Vor allem die im Artikel 20 vorgesehenen Bestimmungen der Marktzulassungsgenehmigung für mobile Teilsysteme durch die Europäische Eisenbahnagentur, wonach auch die nationalen Genehmigungsbehörden einbezogen werden müssen, scheinen in ihrer praktischen Anwendung nicht für eine Vereinfachung dieser Verfahren zu sprechen. Österreich steht daher diesen Bestimmungen nach wie vor sehr skeptisch gegenüber und kann dem Gesamtentwurf nur unter den Bedingungen der Aufrechterhaltung der fünfjährigen Umsetzungsfrist sowie den Berichts- und Informationsverpflichtungen der Kommission zustimmen.

Weiters hält Österreich die im Kompromisstext vorgesehene Begriffsbestimmung für „light rail“ für nicht praktikabel, da diese die Flexibilität für den künftigen Einsatz von Stadt- und Regionalbahnen sehr stark einschränken würden. Österreich würde daher der ursprünglichen Definition des Kommissionsvorschlages den Vorzug geben.

Grundsätzlich legt Österreich wie viele andere Mitgliedstaaten auch seine kritische Haltung zu den delegierten Rechtsakten dar und bringt seine Meinung zum Ausdruck, dass diese durch Durchführungsrechtsakte zu ersetzen wären. Dies hätte ein wesentlich transparenteres Legislativverfahren zum Ergebnis."

Erklärung Italiens

"Entsprechend den mündlichen Ausführungen des Ministers für Infrastruktur und Verkehr, Maurizio Lupi, im Rat bekräftigt Italien seinen Standpunkt zum Vorschlag für eine Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union in folgenden Punkten:

- 1) Artikel 20 Absatz 1f: Vorschlag zur Aufnahme einer Bestimmung, wonach die nationalen Sicherheitsbehörden Vorsichtsmaßnahmen ergreifen können, solange mit der Agentur bestehende Meinungsverschiedenheiten über die rechtlichen Aspekte des Inverkehrbringens von Fahrzeugen noch nicht ausgeräumt sind.
- 2) Artikel 21: Aufnahme einer Bestimmung, wonach die nationalen Sicherheitsbehörden eingreifen können, wenn Zweifel hinsichtlich der Entscheidung eines Eisenbahnunternehmens bestehen, Fahrzeuge auf einer bestimmten Strecke einzusetzen.
- 3) Artikel 35: Forderung, dass die Kennnummer der im NANDO-System notifizierten Stelle 60 Tage nach der Notifizierung zugeteilt werden sollte (im Beschluss 768/2008 vorgegebene Frist für den Abschluss des Anerkennungsverfahrens).
- 4) Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe b: Vorschlag, vom Anwendungsbereich der Richtlinie auch Netze auszunehmen, die funktional getrennt sind und nur für den örtlichen Personen- oder Güterverkehr genutzt werden.
- 5) Artikel 2 Absatz 1 und Anhang I: Vorschlag zur Aufnahme einer Unterscheidung zwischen konventionellen und Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnsystemen (im Einklang mit der Richtlinie 2008/57/EG)."

Erklärung Lettlands

"Die Republik Lettland unterstützt die Ziele des Vorschlags für eine Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung) und begrüßt die bei den Beratungen über den Vorschlag unter irischem Vorsitz erzielten Fortschritte.

Die Republik Lettland ist jedoch der Auffassung, dass in den nächsten Phasen der Beratungen über diesen Vorschlag in der Frage der Zulassung von Fahrzeugen auf gleichartigen Netzen, die sich gleichzeitig vom Haupteisenbahnnetz in der Union unterscheiden, eine weitergehende Flexibilität eingeräumt werden sollte. Da die Nutzung dieser Fahrzeuge ausschließlich auf dieses Netz beschränkt ist und diese Fahrzeuge auf dem Haupteisenbahnnetz der Union nicht eingesetzt werden können, sollte den nationalen Sicherheitsbehörden der jeweiligen Mitgliedstaaten gestattet werden, Vereinbarungen über gemeinsame Zulassungsverfahren für das betreffende Netz zu schließen. Für eine solche Lösung in diesen speziellen Fällen wäre keine direkte Einschaltung der Europäischen Eisenbahnagentur erforderlich, was für die Antragsteller zweckmäßiger und kostengünstiger wäre."

15. Paket "Verkehrssicherheit"

- a) **Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/30/EG [erste Lesung]**

Interinstitutionelles Dossier: 2012/0186 (COD)

12809/12 TRANS 251 CODEC 1961

+ REV 1 (de)

ADD 1

10277/13 TRANS 290 CODEC 1274

- b) **Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge [erste Lesung]**

Interinstitutionelles Dossier: 2012/0185 (COD)

12803/12 TRANS 250 CODEC 1960

10278/13 TRANS 291 CODEC 1275

- Allgemeine Ausrichtung

Der Rat legte die in den Dokumenten 10837/13 und 10838/13 enthaltene allgemeine Ausrichtung zu den Vorschlägen fest und kam überein, Erklärungen Belgiens, Italiens und Lettlands in das vorliegende Protokoll aufzunehmen.

Erklärung Belgiens

"Belgien begrüßt die vom irischen Vorsitz auf der Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie) am 10. Juni 2013 erzielte Einigung über das Verkehrssicherheitspaket. Belgien bedauert jedoch, dass einige Bestimmungen im Vorschlag für eine Verordnung über die technische Unterwegskontrolle hinter den Möglichkeiten zurückgeblieben sind. In der nun festgelegten allgemeinen Ausrichtung wurden leichte Nutzfahrzeuge (Klasse N1) vom Anwendungsbereich ausgenommen und die Verordnung somit in ihrem Nutzeffekt erheblich geschwächt.

Das steigende Verkehrsaufkommen dieser Fahrzeuge sowie deren Folgen für die Straßenverkehrssicherheit werden jedoch zunehmend kritisch gesehen. Da die gewerbliche Nutzung dieser Fahrzeuge im Gegensatz zu schweren Nutzfahrzeugen keinerlei europäischen technischen oder sozialrechtlichen Vorschriften unterliegt, möchte Belgien daher daran erinnern, dass es Zeit ist für einen gemeinsamen Ansatz auf EU-Ebene, um dem Mangel an gesetzlichen Regelungen für leichte Nutzfahrzeuge abzuhelfen."

Erklärung Italiens

"Entsprechend den mündlichen Ausführungen des Ministers für Infrastruktur und Verkehr, Maurizio Lupi, im Rat bekräftigt Italien seinen Standpunkt zum Vorschlag für eine Verordnung über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen in folgenden Punkten:

- Rechtsform des Gesetzgebungsakts: Wir plädieren nach wie vor für einen Rechtsakt, der in den Mitgliedstaaten unmittelbar anwendbar ist, wie eine Verordnung, was in einem schwierigen Bereich wie der Straßenverkehrssicherheit größere Wirkung zeigt.
- Anwendungsbereich der Verordnung: Wir sind nach wie vor dafür, Fahrzeuge der Klasse N1 einzubeziehen, um flächendeckendere und wirksamere Kontrollen der in der Europäischen Union am Verkehr teilnehmenden Fahrzeuge sicherzustellen."

Erklärung Lettlands

"Die Republik Lettland unterstützt uneingeschränkt das Ziel des Vorschlags über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/30/EG, das darin besteht, dass Nutzfahrzeuge in der Zeit zwischen den regelmäßigen technischen Kontrollen keine erhebliche Gefahr für die Verkehrssicherheit darstellen.

Ein weiteres Ziel besteht darin, hinsichtlich der Wartungsqualität der in der Union am Verkehr teilnehmenden Nutzfahrzeuge gleiche Ausgangsbedingungen zu schaffen, indem unverantwortliche Unternehmen davon abgeschreckt werden, sich durch den Einsatz unzureichend gewarteter Fahrzeuge einen Wettbewerbsvorteil zu verschaffen.

Die Republik Lettland möchte unterstreichen, dass Kraftfahrzeuge der Klasse N1 hauptsächlich für eine gewerbliche Verwendung bestimmt sind und als Nutzfahrzeuge betrachtet werden sollten und dass diese Fahrzeugklasse daher im Anwendungsbereich dieser Richtlinie belassen werden sollte.

Die Republik Lettland kann die Herausnahme der Klasse N1 aus dem Anwendungsbereich der Richtlinie nicht mittragen, da die Teilnahme von unsicheren und/oder gefährlichen Kraftfahrzeugen am Straßenverkehr eine erhebliche Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit darstellen kann, was nicht nur den nationalen, sondern auch den EU-Zielen für die Verkehrssicherheit zuwiderläuft.

Die Republik Lettland plädiert auch für die Einbeziehung von Fahrzeugen der Klassen O1 und speziell O2 in den Anwendungsbereich der Richtlinie, sofern diese zusammen mit Fahrzeugen der Klassen N1, N2, N3, M2 oder M3 verwendet werden.

Angesichts der obigen Argumente kann die Republik Lettland der allgemeinen Ausrichtung zu dem Vorschlag über die technische Unterwegskontrolle nicht zustimmen und enthält sich bei der Abstimmung über diese allgemeine Ausrichtung."

Luftverkehr

16. Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 und zur Aufhebung der Richtlinie 2003/42/EG, der Verordnung (EG) Nr. 1321/2007 der Kommission und der Verordnung (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission [erste Lesung]

Interinstitutionelles Dossier: 2012/0361 (COD)

– Allgemeine Ausrichtung

18118/12 AVIATION 203 CODEC 3132

10279/13 AVIATION 70 CODEC 1276

Der Rat legte die in Dokument 10735/13 enthaltene allgemeine Ausrichtung zu dem Vorschlag bei Stimmenthaltung Frankreichs fest. Der Rat kam überein, eine Erklärung Italiens in das vorliegende Protokoll aufzunehmen.

Erklärung Italiens

"Wir teilen zwar das übergeordnete Ziel dieses Vorschlags und insbesondere das Ziel der Harmonisierung von Ereignismeldungen und der Vereinfachung der Datenerfassungsmethoden und wir begrüßen zwar verschiedene Aspekte der allgemeinen Ausrichtung (insbesondere die Geltung der Meldepflicht für den Bereich der allgemeinen Luftfahrt, Flexibilitätsmaßnahmen für "kleine" Organisationen¹, die Festlegung der Liste meldepflichtiger Ereignisse sowie der Liste der Pflichtinformationen in Ereignismeldungen mittels Durchführungsrechtsakten²), wir beanstanden aber bestimmte Formulierungen, die die Gefahr in sich bergen, einerseits das Harmonisierungsziel zu unterlaufen und andererseits mit ICAO-Regeln zu kollidieren.

Die Kritik bezieht sich auf die folgenden Artikel:

Artikel 2 Nummer 8 (Begriffsbestimmungen) sowie Artikel 5 Absätze 1 und 3 (freiwillige Meldungen)

Wir können zwar der Definition des Begriffs "Ereignis" insofern zustimmen, als damit die europäischen Regeln an die der ICAO angeglichen werden, indem zu den "Ereignissen" auch Unfälle und schwere Störungen gezählt werden, wie dies in der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vorgesehen ist, wir möchten aber betonen, dass diese Definition den gravierenden Mangel aufweist, dass darin keine Vorkommnisse eingeschlossen sind, die über das freiwillige Meldesystem gemeldet werden können (weil sie eine Gefährdung der Luftfahrtsicherheit darstellen könnten). Es wäre besser gewesen, die Definition eines Ereignisses an die Definition im künftigen Anhang 19 (Vorschrift 5.1.2)³ anzulehnen, wonach alle Informationen über nicht ordnungsgemäße Umstände, die die Luftfahrtsicherheit beeinflussen könnten, unter das freiwillige Meldesystem fallen. An dieser Stelle sei vermerkt,⁴ dass die im Verordnungsvorschlag der Kommission enthaltene ursprüngliche Definition⁴ sehr viel umfassender war.

¹ Siehe Artikel 6 (Erfassung und Speicherung von Informationen) und Artikel 4 (Meldepflicht; insbesondere Absatz 2a über vereinfachte Meldevorschriften für Einzelpersonen, die nicht "als technisch komplexe motorbetriebene einzustufende Luftfahrzeuge" steuern).

² Siehe Artikel 4 Absatz 2a (Meldepflicht) und Artikel 1 Absatz 1a (Qualität und Inhalt der Ereignismeldungen).

³ ICAO, Anhang 19, Vorschrift 5.1.2: Jede Vertragspartei richtet ein System der freiwilligen Meldung von Ereignissen ein, um die Erhebung von Informationen über tatsächliche oder potenzielle Sicherheitsmängel, die nicht durch ein System meldepflichtiger Ereignisse erfasst werden können, zu erleichtern.

⁴ Siehe 2012/0361 (COD) Artikel 2 Nummer 8: "Ereignis": ein Ereignis, das in Zusammenhang mit der Sicherheit in der Luftfahrt von wesentlicher Bedeutung ist oder sein könnte und insbesondere Unfälle und schwere Störungen im Sinne von Artikel 2 Absatz 1 und Artikel 16 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 sowie Störungen umfasst;

Die unvollständige Bestimmung des Begriffs "Ereignis" bewirkt überdies eine Kollision mit Artikel 5, der das System freiwilliger Meldungen betrifft. Auch in diesem Fall wäre es besser gewesen, eine Bezugnahme auf Umstände aufzunehmen, die unter das freiwillige Meldesystem fallen könnten¹.

Artikel 4 Absatz 4 (Meldepflicht)

Dieser Artikel enthält die Fristvorgaben für die Pflichtmeldung von Personen (Absatz 4) und Organisationen (Absatz 7): Wir möchten darauf hinweisen, dass diese Bestimmungen missverständlich sind und im Widerspruch zu geltenden Regeln stehen, da es Organisationen gestattet wäre, alle Ereignisse, selbst die schwerwiegendsten, der Zivilluftfahrtbehörde nach mehr als 72 Stunden zu melden, was in den EASA-Durchführungsvorschriften jedoch als Höchstfrist vorgesehen ist². Diese Frist wird auch im Sicherheitsmanagement-Handbuch der ICAO³ empfohlen, das für die Pflichtmeldung von schweren Störungen und Unfällen an die zuständige Behörde kürzere Fristen vorgibt: 24 Stunden bei Unfällen, 48 Stunden bei schweren Störungen und 72 Stunden bei Vorkommnissen.

Unseres Erachtens ist es unerlässlich, die Fristvorgaben für die Pflichtmeldung an die bestehenden Rechtsvorschriften anzugleichen⁴.

¹ Die Absätze 1, 2 und 3 des Artikels 5 (Freiwillige Meldungen) könnten dann wie folgt umformuliert werden:

1. Zur Erleichterung der Erfassung von Ereignissen **bezüglich tatsächlicher oder potenzieller Sicherheitsmängel**, die möglicherweise nicht unter die Meldepflicht fallen, oder von anderen sicherheitsbezogenen Informationen, die vom Meldenden als tatsächliche oder potenzielle Gefahr betrachtet werden, wird von jeder in einem Mitgliedstaat ansässigen Organisation ein System zur Erstattung freiwilliger Meldungen eingerichtet.

2. Zur Erleichterung der Erfassung von Ereignissen **bezüglich tatsächlicher oder potenzieller Sicherheitsmängel**, die möglicherweise nicht unter die Meldepflicht fallen, oder von anderen sicherheitsbezogenen Informationen, die vom Meldenden als tatsächliche oder potenzielle Gefahr betrachtet werden, wird von jedem Mitgliedstaat ein System zur Erstattung freiwilliger Meldungen eingerichtet. Dieses System umfasst unter anderem auch die Erfassung von Informationen, die von Organisationen nach Absatz 5a übermittelt werden.

3. Die Systeme zur Erstattung freiwilliger Meldungen ermöglichen die Erfassung von Ereignissen **bezüglich tatsächlicher oder potenzieller Sicherheitsmängel** oder sicherheitsbezogenen Informationen, die nicht meldepflichtig nach Anhang I sind, und die Meldung von Ereignissen oder sicherheitsbezogenen Informationen durch nicht in Artikel 4 Absatz 3 aufgeführte Personen.

² z.B. in den Verordnungen 748/2012, 2042/2003 und 965/2012.

³ ICAO Dokument 9859, dritte Ausgabe, Kapitel 4, Anlage 3, Anhang A.

⁴ Die Absätze 4 und 7 des Artikels 4 sollten wie folgt umformuliert werden:

4. Jede in Absatz 3 aufgeführte Person meldet Ereignisse **gegebenenfalls der zuständigen Behörde** innerhalb von 72 Stunden, nachdem sie davon Kenntnis erhält, sofern außergewöhnliche Umstände dies nicht verhindern.

7. Jede in einem Mitgliedstaat niedergelassene Organisation, die nicht unter den vorstehenden Absatz fällt, übermittelt der zuständigen Behörde dieses Mitgliedstaats nach Artikel 6 Absatz 2 die erfassten Angaben zu Ereignissen nach Absatz **sobald wie machbar, auf jeden Fall aber binnen 72 Stunden, nachdem die Organisation die Gegebenheit, auf die sich die Meldung bezieht, festgestellt hat, sofern außergewöhnliche Umstände dies nicht verhindern ohne unnötige Verzögerung nach der Meldung des Ereignisses.**

Artikel 7 Absatz 2 (Qualität und Inhalt der Ereignismeldungen)

In dieser Bestimmung ist vorgesehen, dass jede Ereignismeldung eine Risikoklassifizierung enthalten muss und dass die Klassifizierung von der zuständigen Behörde oder der EASA validiert und bei Bedarf anhand des gemeinsamen europäischen Risikoklassifizierungssystems geändert werden muss, das innerhalb von drei Jahren nach Annahme der Verordnung zu entwickeln ist.

Unseres Erachtens wäre im Einklang mit dem gemeinsamen europäischen Risikoklassifizierungssystem¹ eine Formulierung, wonach die Risikoklassifizierung von der Organisation oder (in Ermangelung einer Organisation) von der Stelle, die die Meldung erhält, bestimmt wird, sicherlich geeigneter und konsequenter. Wir sind der Auffassung, dass die von der Behörde bei jeder Meldung vorzunehmende "Validierung" mit der angestrebten Harmonisierung der EU-Verfahren und der anstehenden Festlegung des gemeinsamen europäischen Risikoklassifizierungssystems unvereinbar ist; dieses nationale Validierungsverfahren ist daher ungerechtfertigt und dürfte einen übermäßigen Verwaltungsaufwand nach sich ziehen.

Artikel 13 Absatz 3a (Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen auf nationaler Ebene)

Wir möchten darauf hinweisen, dass die 30-Tage-Frist für die Übermittlung der Analysen mit den geltenden internationalen Regelungen schlichtweg unvereinbar ist: Im Sicherheitsmanagement-Handbuch² der ICAO ist eine Frist von 30 Tagen ausschließlich für Vorkommnisse vorgesehen, während für schwere Störungen und Unfälle eine Frist von 60 bzw. 90 Tagen empfohlen wird.

Artikel 15 Absatz 4 (Vertraulichkeit und angemessene Nutzung der Informationen)

Dieser Artikel betrifft die Zusammenarbeit der für Luftfahrt und Justiz zuständigen Behörden im Rahmen von vorab getroffenen Vereinbarungen.

In diesem Zusammenhang sei vor dem Hintergrund der langen Erfahrung der für die Sicherheit der Zivilluftfahrt zuständigen Untersuchungsstellen mit der Verordnung (EU) Nr. 996/2010³ darauf hingewiesen, dass es sich als schwierig erwiesen hat, derartige Vereinbarungen mit der Justiz zu treffen, und zwar wegen der Implikationen hinsichtlich der strafrechtlichen Verfahrensregeln.

Angesichts dieser Umsetzungsprobleme und der Schwierigkeit, Vereinbarungen mit der Justiz zu schließen, und zwar selbst seitens Behörden, die die geforderte Unabhängigkeit und Unparteilichkeit garantieren (wie gerade im Fall der für die Sicherheit der Zivilluftfahrt zuständigen Untersuchungsstellen), schlagen wir vor, diese Bestimmung zu streichen.

Abschließend sind wir der Auffassung, dass der Text der allgemeinen Ausrichtung in Bezug auf die Europäische Agentur für Flugsicherheit Defizite aufweist. Die EASA weist beträchtliche Erfahrung mit Ereignismeldungen auf und es wäre besser gewesen, ihr wirksamere Befugnisse zu übertragen."

¹ Artikel 7 Absatz 2 sollte wie folgt umformuliert werden:
2. Jede Ereignismeldung im Sinne von Artikel 6 Absätze 3 und 4 enthält ~~eine~~ **die** Sicherheitsrisikoklassifizierung des erfassten Ereignisses. Die Klassifizierung wird – anhand des in Absatz 5 vorgesehenen gemeinsamen europäischen Risikoklassifizierungssystems – **von der die Meldung erhaltenden Stelle bestimmt** und von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats oder der EASA validiert.

² ICAO Dokument 9859, dritte Ausgabe, Kapitel 4, Anlage 3, Anhang A.

³ Siehe Artikel 12 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010. "Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Sicherheitsuntersuchungsstellen einerseits und die anderen Behörden, die voraussichtlich an den Aktivitäten im Zusammenhang mit der Sicherheitsuntersuchung beteiligt sind, wie Justiz- und Zivilluftfahrtbehörden und Such- und Rettungsdienste andererseits, im Wege von im Voraus getroffenen Regelungen zusammenarbeiten."

17. Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Schiffsausrüstung und zur Aufhebung der Richtlinie 96/98/EG [erste Lesung]

Interinstitutionelles Dossier: 2012/0358 (COD)

– Allgemeine Ausrichtung

17992/12 MAR 149 ENV 319 CODEC 3104

10282/13 MAR 66 ENV 151 CODEC 1279

Der Rat legte die in Dokument 10819/13 enthaltene allgemeine Ausrichtung zu der Richtlinie fest und kam überein, die nachstehende Erklärung Italiens in das vorliegende Protokoll aufzunehmen.

Erklärung Italiens

"Wir billigen uneingeschränkt den Text der allgemeinen Ausrichtung in Bezug auf bereits in Betrieb genommene Schiffe, die während ihrer Nutzungsdauer mit neuen Ausrüstungen ausgestattet werden müssen.

Andererseits sind die Bestimmungen für Schiffsneubauten verbesserungsfähig: Bei diesen Schiffen ist es denkbar, dass die Werft die Ausrüstung – wie dies üblicherweise der Fall ist – lange vor dem Abliefertermin erworben hat. Wegen geänderter technischer Konstruktionsanforderungen entspricht diese Ausrüstung möglicherweise nicht mehr den zum Zeitpunkt des Einbaus an Bord geforderten Merkmalen.

Da

1. Artikel 2 keine Definition des Begriffs "neues Schiff" enthält, die jedoch in der Richtlinie 96/98/EG enthalten ist,
2. das Rundschreiben der Kommission (TREN/G/FK D (2008) 442447 vom 1. Dezember 2008), das zum Zeitpunkt der vierten Änderung der Richtlinie 96/98/EG ergangen ist, einen eindeutigen Verweis auf den fraglichen Fall enthält (auch wenn das Rundschreiben im Einklang mit dem neuen Artikel 4 der geänderten Richtlinie hinfällig werden wird, wenn diese in Kraft tritt),

sollte in diesem Zusammenhang unseres Erachtens in der Richtlinie auf das genannte Rundschreiben¹ Bezug genommen und folgender Absatz 2 in Artikel 4 eingefügt werden:

2. Für die Zwecke des Absatzes 1 verwenden die Mitgliedstaaten im Falle von Schiffsneubauten den Tag der Kiellegung oder den Tag, an dem das Schiff einen vergleichbaren Bauzustand erreicht hat, als Bezugstermin für die Bestimmung der anwendbaren Anforderungen.

Der obige Vorschlag ergibt sich aus der Anforderung, dass ein Schiffseigner Ausrüstungen beschaffen sollte, die den Vorschriften am Tag der Kiellegung genügen, und dass diese nach Maßgabe von Aktualisierungen der internationalen Normen an dem Tag, an dem sie an Bord verbracht werden, den Vorschriften weiterhin genügen.

¹ ... Im Falle von Neubauten, in denen zwischen dem Zeitpunkt, zu dem die Ausrüstungen bereitgestellt werden, und dem Abliefertermin des Schiffes eine erhebliche Zeitspanne liegen kann, bedarf es einer Abstimmung mit der Behörde. Zwar gibt es für diesen Fall keine spezielle Regel, die Richtlinie 96/98/EG enthält in ihrem Artikel 3 in Kombination mit Artikel 2 Absatz 1 aber eine Richtschnur, wonach die Richtlinie für neue Schiffe gilt, die definiert sind als **Schiffe, deren Kiel am Tag oder nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Richtlinie gelegt wird oder das sich zu diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzustand befindet**. Die Kommission möchte daher den Mitgliedstaaten nachdrücklich empfehlen, den Tag der Kiellegung oder den Tag, an dem das Schiff einen vergleichbaren Bauzustand erreicht hat, als Bezugstermin für die Bestimmung der anwendbaren Anforderungen zu verwenden.

Der Tag der Kiellegung ist der Tag, an dem – sobald der Vertrag unterzeichnet ist – das Schiff zu existieren beginnt: Ab diesem Moment können Verträge für die Beschaffung von Ausrüstung ausgearbeitet werden, was in der Regel vor der Beistellung der Ausrüstung und ihrem Einbau an Bord erfolgt.

Was "alternative Ausführungen" (Artikel 8 Absatz 2) betrifft, so sind wir der Auffassung, dass die Mitgliedstaaten – mangels ausdrücklicher Bezugnahmen hierauf – dennoch das im SOLAS-Übereinkommen vorgesehene Verfahren bemühen könnten, so wie es im nachstehenden Erwägungsgrund zum Ausdruck kommt (der zweckmäßigerweise vom Vorsitz in den Text der allgemeinen Ausrichtung eingearbeitet wurde):

(xx) Neben der Festlegung detaillierter Leistungs- und Prüfnormen für Schiffsausrüstung sehen die internationalen Instrumente mitunter Maßnahmen vor, die von den verbindlichen Anforderungen abweichen, die aber unter bestimmten Bedingungen geeignet sind, um die mit diesen Anforderungen verfolgte Absicht zu erfüllen. Im Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) sind alternative Ausführungen und Anordnungen vorgesehen, die von den einzelnen Mitgliedstaaten jeweils unter ihrer eigenen Verantwortung angewandt werden könnten.

Die Anwendung des Grundsatzes der alternativen Ausführung – im Einklang mit den Grundsätzen des SOLAS-Übereinkommens – würde somit nicht in den Geltungsbereich der Richtlinie fallen und die Durchführung der internationalen Übereinkunft in der ausschließlichen Zuständigkeit und Verantwortung der Mitgliedstaaten verbleiben.

Was schließlich die Bestimmungen über das Umflaggen eines Nicht-EU-Schiffs zur Flagge eines EU-Mitgliedstaats betrifft (Artikel 7), so möchten wir darauf hinweisen, dass die alleinige Bezugnahme auf die Richtlinie zur Folge hat, dass für die bereits an Bord befindliche Ausrüstung ein Äquivalenzstandard erforderlich ist, der sich auf die letzte Aktualisierung bezieht. Dies bedeutet hinsichtlich der geplanten Tätigkeiten zur Prüfung und Abnahme der vorhandenen Ausrüstung auf Nicht-EU-Schiffen, die zur Flagge eines EU-Mitgliedstaats umgeflaggt werden, dass auf die Vorschriften der Richtlinie über Schiffsausrüstung Bezug genommen werden muss, die am Tag des Einbaus der Ausrüstung an Bord gelten. Wir sind zwar ebenfalls der Auffassung, dass die getroffene Wahl vor dem Hintergrund der bisherigen Erfahrungen logisch und sachgerecht ist, aber es bestehen ernsthafte Zweifel, wie die Daten beschafft werden sollen, wenn man das Alter des Schiffs und die Tatsache bedenkt, dass der Ansprechpartner ein Drittstaat ist, der hinsichtlich Schiffsausrüstung keinen speziellen Vorgaben unterliegt. Durch die Einfügung einer Bezugnahme auf "einschlägige Übereinkünfte und die Kiellegung" würde der Text klarer, so dass die Behörde, die das Schiff abnimmt, das Anforderungsniveau der Ausrüstung ausgehend vom Tag des Einbaus an Bord, falls dieser bekannt ist, oder aber ausgehend vom Tag der Kiellegung beurteilen könnte¹. Diese Notwendigkeit ergibt sich dadurch, dass nach der derzeitigen Formulierung rein formal nur Ausrüstungen oder Material beibehalten werden dürften, für die der genaue Einbautermin an Bord mittels einer Bescheinigung objektiv nachgewiesen werden könnte.

Dementsprechend wären die Mitgliedstaaten unweigerlich veranlasst, übermäßig strenge Beurteilungskriterien anzulegen, wenn die genannten Nachweise nicht erbracht werden könnten.

Unter diesen Umständen würde im Zuge der – auch technischen – Begutachtung jeder einzelnen Ausrüstung die in der neuen Richtlinie vorgenommene Bezugnahme auf den Tag der Kiellegung als eine Art Schutzklausel fungieren, wobei diejenigen Fälle bestimmt würden, in denen die einzige Schwierigkeit bei der Genehmigung für den Verbleib der Ausrüstung an Bord mit einem rein bürokratischen Hindernis und nicht mit technischen Aspekten oder mit der Qualität der Ausrüstung verbunden wäre.

Für die Bestimmungen über die Kiellegung eines Schiffes gelten in der Tat die bindenden Vorgaben verschiedener Übereinkommen."

¹ Artikel 7 Absatz 1 sollte wie folgt umformuliert werden: ... *gemäß den geltenden internationalen Übereinkünften und dieser Richtlinie unter Berücksichtigung der Kiellegung ...*