



Brüssel, den 23. November 2018
(OR. en)

13745/1/18
REV 1

TRANS 489
MAR 156

BERICHT

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat
Nr. Vordok.:	ST 12987/18 TRANS 442 MAR 142
Betr.:	Schlussfolgerungen des Rates zum Thema " <i>Die Binnenschifffahrt – ihr Potenzial erkennen und fördern</i> " – Annahme

I. EINLEITUNG

1. Die Binnenschifffahrt ist ein umweltfreundlicher Verkehrsträger, der mit seinen vorhandenen Kapazitäten die Überlastung der Straßen verringern könnte. Der österreichische Vorsitz möchte auf die Vorteile der Binnenschifffahrt aufmerksam machen, jedoch auch die damit verbundenen Herausforderungen hervorheben.
2. Daher hat der Vorsitz beschlossen, Schlussfolgerungen des Rates zum Potenzial dieses Verkehrsträgers auszuarbeiten.

II. ARBEITEN IN DEN VORBEREITUNGSGREMIEN DES RATES

3. Auf der Grundlage eines vom Vorsitz erstellten Vorschlags erörterte und bearbeitete die Gruppe "Seeverkehr" in ihren Sitzungen vom 25. September und 9. Oktober 2018 den Wortlaut des Entwurfs von Schlussfolgerungen.

III. SCHLUSSFOLGERUNG

4. Der Ausschuss der Ständigen Vertreter wird ersucht, den in der Anlage wiedergegebenen Entwurf von Schlussfolgerungen zu prüfen und zu billigen und ihn dem Rat (Verkehr, Telekommunikation und Energie (Verkehr)) am 3. Dezember 2018 zur Annahme vorzulegen.

**ENTWURF VON SCHLUSSFOLGERUNGEN ZUM THEMA
"DIE BINNENSCHIFFFAHRT – IHR POTENZIAL ERKENNEN UND FÖRDERN"**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

IN DER ERKENNTNIS, dass Binnenwasserstraßen bei der Verwirklichung von verkehrspolitischen Zielen in der Union eine entscheidende Rolle spielen, der in allen wichtigen politischen Instrumenten Rechnung getragen wird, unter anderem in folgenden Instrumenten:

- Weißbuch: Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem¹,
- Mitteilung der Kommission über eine europäische Strategie für emissionsarme Mobilität²,
- Schlussfolgerungen des Europäischen Rates zum Pariser Klimaschutzübereinkommen³,
- Schlussfolgerungen des Rates zum Sachstand in Bezug auf die Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) und auf die Fazilität "Connecting Europe" für den Bereich Verkehr (CEF-Verkehr)⁴,
- Dritte Arbeitspläne der Europäischen Koordinatoren für den Atlantik-, den Ostsee-Adria-, den Nordsee-Ostsee-, den Nordsee-Mittelmeer-, den Mittelmeer-, den Orient/EastMed-, den Rhein-Alpen- und den Rhein-Donau-Korridor,
- Zwischenbericht der Kommission über die Durchführung des Aktionsprogramms NAIADES II zur Förderung der Binnenschifffahrt (für den Zeitraum 2014-2017)⁵ und
- Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen über die digitale Binnenschifffahrt⁶;

¹ Dok. 8333/11 + ADD 1-3.

² Dok. 11333/16 + ADD 1 + ADD 2.

³ Europäischer Rat, 22.6.2017.

⁴ Dok. 15053/17.

⁵ Dok. 12350/18.

⁶ Dok. 12342/18.

IN KENNTNIS der Erörterungen, die in Flussschiffahrtskommissionen, internationalen Foren und innerhalb der Branche im Hinblick auf den weiteren Ausbau und die weitere Verbesserung des Binnenschiffverkehrs stattgefunden haben, sowie der betreffenden Schlussfolgerungen:

- Regionale Ministererklärungen im Rahmen der VN-Wirtschaftskommission für Europa⁷, im Rahmen der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt⁸ sowie der Donauanrainerstaaten⁹;
- Erklärung des Binnenschiffahrtsgewerbes¹⁰.

BETONEND, dass die Binnenschiffahrt – sofern geografisch machbar – wesentlich zu einem effizienten multimodalen Verkehrssystem in der Union beitragen sollte, dass aber ihr Potenzial derzeit nicht ausgeschöpft wird; in diesem Zusammenhang VERWEISEND auf das Potenzial der Binnenschiffahrt für die Anbindung des Hinterlands an die Seehäfen und für die Versorgung bedeutender Industriezentren und Stadtregionen sowie für den städtischen Personenverkehr;

IN KENNTNIS des bedeutenden Beitrags, den die Binnenschiffahrt zur Verringerung der negativen Auswirkungen des Verkehrswesens leisten könnte, sowohl durch eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße, was eine effizientere Energienutzung und eine vermehrte Nutzung alternativer Energieträger ermöglichen und so die Bemühungen zur Verwirklichung der Ziele des Pariser Klimaschutzabkommens unterstützen würde, als auch durch eine Reduzierung der Geräuschemissionen, der Unfälle und der Überlastung des Straßennetzes, ohne dass zusätzliche Flächen beansprucht würden;

EINGEDENK der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013, wonach durch Instandhaltung der Flüsse, Kanäle und Seen eine stets gute Befahrbarkeit gewährleistet werden muss, wobei das geltende Umweltrecht einzuhalten ist; in diesem Zusammenhang HERVORHEBEND, dass auf Wasserstraßen freie Kapazitäten zu relativ geringen Infrastrukturkosten zur Verfügung stehen;

⁷ Angenommen auf der Internationalen Ministerkonferenz für die Binnenschiffahrt – Binnenschiffahrt im globalen Rahmen (Breslau, 18. April 2018).

⁸ Angenommen auf dem ZKR-Kongress zur Würdigung des 150. Jahrestags der Unterzeichnung der Mannheimer Akte (Mannheim, 17. Oktober 2018).

⁹ Angenommen auf der Tagung der Ministerinnen und Minister Bulgariens, Deutschlands, Kroatiens, Österreichs, Rumäniens, der Slowakei, der Republik Moldau, Bosniens und Herzegowinas, der Ukraine und der Republik Serbien (Brüssel, 3. Dezember 2018)

¹⁰ Angenommen von EBU, ESO und PDI bei den "Danube Business Talks" (Wien, 10. Oktober 2018).

UNTER HINWEIS darauf, dass mit der Annahme der Richtlinie (EU) 2017/2397¹¹, der Richtlinie (EU) 2016/1629¹² und der Verordnung (EU) 2016/1628¹³ der rechtliche Rahmen überarbeitet wurde, um harmonisierte Vorschriften festzulegen, die Bestimmungen an den technischen Fortschritt anzupassen, den Sektor insbesondere für junge Menschen attraktiver zu machen und die Mobilität der Arbeitskräfte zu fördern;

ERFREUT über die Fortschritte auf dem Weg zu einer verbesserten europäischen Governance in der Binnenschifffahrt, insbesondere über die Einrichtung und erfolgreiche Arbeitsaufnahme des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI), unter aktiver Beteiligung von Beobachterstaaten, internationalen Organisationen und Flussschifffahrtskommissionen sowie der Branche;

IN WÜRDIGUNG der positiven Ergebnisse der Maßnahmen, die im Rahmen des 2020 auslaufenden Programms NAIADES II ergriffen wurden;

UNTER HINWEIS auf die Beratungen über die Vorschläge betreffend die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes¹⁴ und die Überarbeitung der Fazilität "Connecting Europe"¹⁵;

¹¹ Richtlinie (EU) 2017/2397 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2017 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt und zur Aufhebung der Richtlinien 91/672/EWG und 96/50/EG des Rates.

¹² Richtlinie (EU) 2016/1629 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe, zur Änderung der Richtlinie 2009/100/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/87/EG.

¹³ Verordnung (EU) 2016/1628 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1024/2012 und (EU) Nr. 167/2013 und zur Änderung und Aufhebung der Richtlinie 97/68/EG.

¹⁴ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes.

¹⁵ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung der Fazilität "Connecting Europe" und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 1316/2013 und (EU) 283/2014.

1. HEBT HERVOR, dass weitere Maßnahmen und weitere Unterstützung nötig sind, um das volle Potenzial der Binnenschifffahrt als effizientes, sicheres und nachhaltiges Verkehrssystem auszuschöpfen und die Umweltleistung der Flotte zu verbessern und gleichzeitig die Wettbewerbsvorteile der Binnenschifffahrt zu erhalten;
2. BETONT, dass spätestens Ende 2020 ein Nachfolgeprogramm von NAIADES II aufgelegt werden muss, um die Kontinuität der Maßnahmen zu gewährleisten, und ERSUCHT die Kommission, in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten, den Flussschifffahrtskommissionen und weiteren einschlägigen Interessenträgern ein solches Programm zu entwickeln, das folgende Aspekte abdeckt:
 - Instandhaltung, Sanierung und Modernisierung von Infrastrukturen, einschließlich Häfen;
 - eine Umsetzungsstrategie für die Modernisierung und technologische Weiterentwicklung der Flotte, insbesondere hinsichtlich der Umweltleistung, Effizienz und Sicherheit;
 - Humanressourcenentwicklung, einschließlich Schulung und Qualifizierung;
 - Bewahrung fairer Wettbewerbsbedingungen und gerechter sozialer Bedingungen innerhalb und außerhalb der Union;
 - eine Umsetzungsstrategie für die Digitalisierung (z. B. modernste Binnenschifffahrtsweginformationssysteme, elektronische Unionszeugnisse, Schifferdienstbücher, Bordbücher und elektronische Beförderungsdokumente);
 - Maßnahmen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Sektors und der Marktbeobachtung;
 - Integration und Interoperabilität mit anderen Verkehrsträgern sowie Forschung und Entwicklung im Bereich der Automatisierung;
 - Unterstützung der Zusammenarbeit mit internationalen Einrichtungen und Organisationen und im Rahmen zwischenstaatlicher Maßnahmen im Bereich der Binnenschifffahrt;

3. STELLT FEST, dass die Projekte Platina und Platina II des Siebten Forschungsrahmenprogramms die Durchführung von NAIADES und NAIADES II wesentlich erleichtert haben, und ERSUCHT die Kommission, weiter innovative Koordinierungsprojekte zu fördern, um die Durchführung des Programms zu gewährleisten;
4. WÜRDIGT die Ergebnisse der Forschungs- und Entwicklungsprojekte des Siebten Forschungsrahmenprogramms sowie des Programms Horizont 2020, in deren Rahmen spezielle Konzepte für die Ökologisierung von Binnenschiffen ausgearbeitet wurden, und WEIST darauf HIN, dass es weiterer Forschungsprojekte in diesem Bereich sowie einer koordinierten Markteinführungs- und Finanzierungsstrategie für die Umsetzung der Forschungsergebnisse bedarf;
5. WEIST darauf HIN, dass ein Folgeprogramm auch die harmonisierte Umsetzung und Anwendung des geltenden rechtlichen Rahmens und die kontinuierliche Ausarbeitung gemeinsamer Vorschriften und Normen unterstützen würde, insbesondere im Interesse weiterer Modernisierung und Innovation; RÄT in diesem Zusammenhang, dass das Fachwissen und die Erfahrung von CESNI nicht nur im Bereich der technischen Anforderungen für Binnenschiffe und berufliche Qualifikationen genutzt werden sollte, sondern auch im Bereich der Informationstechnologie, wozu auch Binnenschiffahrtswaterinformationssdienste und andere Bereiche zählen, wie etwa die Erhebung von Daten über Unfälle auf Binnenwasserstraßen auf europäischer Ebene, um diese Vorschriften und Normen gegebenenfalls zu verbessern;
6. BETONT, dass sichergestellt sein muss, dass für die Durchführung des aktuellen Programms NAIADES II und der künftigen Folgeprogramme ausreichende Finanzmittel wie etwa Zuschüsse zur Verfügung stehen – unbeschadet der laufenden Verhandlungen über den nächsten mehrjährigen Finanzrahmen.
