



Rat der
Europäischen Union

008167/EU XXVI. GP
Eingelangt am 17/01/18

Brüssel, den 17. Januar 2018
(OR. en)

5437/18

MAR 8
DELECT 15

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	9. Januar 2018
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	C(2017) 9017 final
Betr.:	DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION vom 9.1.2018 zur Ergänzung der Richtlinie 2014/90/EU des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Festlegung der Schiffsausrüstungsgegenstände, die elektronisch gekennzeichnet werden können

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument C(2017) 9017 final.

Anl.: C(2017) 9017 final



Brüssel, den 9.1.2018
C(2017) 9017 final

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION

vom 9.1.2018

**zur Ergänzung der Richtlinie 2014/90/EU des Europäischen Parlaments und des Rates
im Hinblick auf die Festlegung der Schiffsausrüstungsgegenstände, die elektronisch
gekennzeichnet werden können**

(Text von Bedeutung für den EWR)

BEGRÜNDUNG

1. HINTERGRUND DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS

In der Richtlinie 2014/90/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über Schiffsausrüstung und zur Aufhebung der Richtlinie 96/98/EG (im Folgenden die „Schiffsausrüstungsrichtlinie“) heißt es: „Die Kommission nimmt eine Kosten-Nutzen-Analyse in Bezug auf die Verwendung der elektronischen Kennzeichnung als Ergänzung oder Ersatz für das Steuerrad-Kennzeichen vor.“ Diese Analyse wurde in Form einer Studie durchgeführt, die jetzt auf der Website der Kommission zur Verfügung steht.¹

Die Studie ergab, dass es eine rasche Einigung über einen allgemein akzeptierten und anerkannten Standard für die elektronische Kennzeichnung als Ergänzung oder Ersatz für das Steuerrad-Kennzeichen geben sollte, da die Branche bereits begonnen hat, diese Technik einzusetzen. Die Studie kam zu dem Ergebnis, dass die Schifffahrtsindustrie zwar in einem komplexen Umfeld arbeitet, das es schwierig macht, alle möglichen künftigen Verwendungsmöglichkeiten von elektronischen Kennzeichnungen vorherzusehen, dass die rechtzeitige Einführung eines (freiwillig anwendbaren) EU-Rahmens aber folgende positive Auswirkungen erwarten lässt:

- Hersteller dürften besser vor Fälschungen geschützt sein;
- Schiffseigner/-betreiber dürften Ausrüstungen leichter zurückverfolgen und Bestände besser überwachen können;
- Die Marktaufsichtsbehörden dürften dann direkten und einfachen Zugang zu den einschlägigen Datenbanken haben, was die Gültigkeitsprüfungen von Zertifikaten erleichtern wird.

Die mit den einzelnen Produktphasen der Schiffsausrüstung (Zulassung, Marktzugang und Marktüberwachung) und des Schiffslebenszyklus (Bau, Betrieb und Recycling) verbundenen Prozesse wurden analysiert und mögliche Herausforderungen identifiziert. Anhand von Szenarioprojektionen wurde die Situation 10 Jahre nach einer Einführung der elektronischen Kennzeichnung untersucht.

Im technischen Teil der Studie wird ein umfassender Überblick über die vorhandenen Datenträger und Architekturen für den Datenaustausch gegeben und anschließend empfohlen, die Radiofrequenz-Identifikation (RFID) und Datamatrix-Codes als bevorzugte Technik für die elektronische Kennzeichnung einzusetzen.

Für die quantitative Bewertung wurden zusätzlich zum Basisszenario drei weitere Umsetzungsszenarien entworfen und bewertet, die zu dem Schluss führten, dass das teuerste Szenario voraussichtlich auch den höchsten Nutzen bringen würde.

Die Umsetzungsszenarien wurden anhand von vier Hauptkostenkategorien bewertet: Investitionen, Durchführung, Betriebskosten (einschließlich Ausbildung) und Wartungskosten. Als Nutzen wurden eine schnellere Datenerfassung, geringere Marktschäden, gezieltere Rückrufaktionen und eine wirksamere Identifizierung gefälschter Produkte festgestellt.

Während das Basisszenario von einer Fortsetzung des Status quo ohne elektronische Kennzeichnung ausgeht, basiert das Szenario 1 darauf, Schiffsausrüstung allein anhand der Bescheinigungsnummer zu identifizieren. Im Szenario 2 werden zusätzlich zur Bescheinigungsnummer der Schiffsausrüstung eine Unternehmensnummer und eine

¹ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2017-04-electronic-tag-marine-equipment.pdf>

Artikelnummer verwendet und in Szenario 3 kommen weitere Daten hinzu, mit denen jedes einzelne Produkt eines Herstellers identifiziert werden kann.

Die Bewertung der Kosten erfolgte anhand einer Schätzung der Kosten, die pro Akteur (d. h. Hersteller und Marktüberwachung) und pro Stück für die Umsetzung entstehen; hierbei wurden für die Kennzeichnung erforderliche Drucker, Lesegeräte und Softwareschnittstellen sowie Schulungen berücksichtigt. Kosten und Nutzen wurden im Hinblick auf die Abschreibung über einen Zeitraum von 5 Jahren bewertet. Dieser Zeitraum wird für die Durchführung der Maßnahme als ausreichend angesehen.

Im Rahmen des Basisszenarios entstehen zwar keine Zusatzkosten, aber auch kein Zusatznutzen. Die Zusatzkosten für das Szenario 1 werden auf 710 000 EUR (über 5 Jahre) und der Nutzen auf 28,7 Mio. EUR geschätzt, während das Szenario 3 89 Mio. EUR an zusätzlichen Kosten (über 5 Jahre) einen erhöhten Nutzen von fast 150 Mio. EUR bringen dürfte. Das dazwischenliegende Szenario 2 ergibt eine Prognose von 5,5 Mio. EUR an Kosten und einen Nutzen in Höhe von 32,7 Mio. EUR.

Der Gesetzgeber beabsichtigt allerdings nicht, die elektronische Kennzeichnung zwingend vorzuschreiben, sondern es den Wirtschaftsteilnehmern zu überlassen, ob sie deren Vorteile nutzen wollen.

Da die elektronische Kennzeichnung für die Wirtschaftsteilnehmer freiwillig sein wird, werden auch sie entscheiden können, ob sie mehr in die Technik investieren wollen, um dadurch einen größeren Nutzen zu erzielen.

2. KONSULTATIONEN VOR ANNAHME DES RECHTSAKTS

Die Interessenträger wurden sowohl 2012 im Rahmen einer Folgenabschätzung zur Überarbeitung der Schiffsausrüstungsrichtlinie als auch 2017 bei der Kosten-Nutzen-Analyse der Optionen für die elektronische Kennzeichnung konsultiert.

Die Folgenabschätzung zur Schiffsausrüstungsrichtlinie von 2012² ging bei den bewerteten Maßnahmenpaketen von einer freiwilligen Einführung der elektronischen Kennzeichnung aus. Der vorliegende Vorschlag ist somit Teil einer bereits erfolgten politischen Entscheidung zum Zeitpunkt der Annahme der Richtlinie.

In diesem Sinne ist in Artikel 11 der Schiffsausrüstungsrichtlinie vorgesehen, dass die Kommission eine Kosten-Nutzen-Analyse vornimmt. Gegenstand der Analyse, die auf der Website der Kommission zu finden ist, waren die verschiedenen Optionen zur Einführung der elektronischen Kennzeichnung.

In die Konsultationen für die Kosten-Nutzen-Analyse wurden alle einschlägigen Interessenträger im Rahmen der Schiffsausrüstungsrichtlinie einbezogen: die Mitgliedstaaten (d. h. die Expertengruppe Schiffsausrüstung [E02653]), andere einschlägige Interessenträger, die Untergruppe Marktüberwachung, ADCO MED sowie der Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr [COSS, C09400], die notifizierten Stellen, die Schiffsausrüstungshersteller, die Flaggenstaatkontrolle, die Hafenstaatkontrolle, die Marktüberwachungsbehörden und die Schiffsbetreiber. Die Interessenträger wurden über die MarED-Website, auf der mehr als 10 000 Personen registriert sind, auf die Konsultation aufmerksam gemacht. Drei Workshops für Interessenträger und zwei praktische Vorführungen auf einer großen Fachmesse und auf einer Ostseefähre rundeten die Konsultation ab. Die Öffentlichkeit erhält im Rahmen der anstehenden standardmäßigen 4-wöchigen öffentlichen Konsultation zu Delegierten Rechtsakten/Durchführungsrechtsakten Gelegenheit, Stellung zu nehmen.

² <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52012SC0438&from=en>

3. RECHTLICHE ASPEKTE DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS

Der Durchführungsrechtsakt enthält eine Liste der Schiffsausrüstungsgegenstände, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2014/90/EU fallen und elektronisch gekennzeichnet werden können.

Wie die Konsultationen mit den Interessenträgern gezeigt haben, ist es technisch möglich, alle Arten von Schiffsausrüstungen, mit denen ein EU-Schiff ausgestattet oder auszustatten ist und für die die Zulassung durch die Verwaltung des Flaggenstaats durch die in Artikel 2 der Richtlinie 2014/90/EU festgelegten internationalen Instrumente vorgeschrieben ist, mit Hilfe unterschiedlicher Kennzeichnungsarten elektronisch zu kennzeichnen.

So dürfte es beispielsweise möglich sein, auf einem Schiff, das mit einer nach der Schiffsausrüstungsrichtlinie zugelassenen Farbe angestrichen wurde, an der Schiffswand (zusätzlich zur Kennzeichnung auf der Verpackung der Farbe) eine Kennzeichnung anzubringen, die bescheinigt, dass die Farbe den Anforderungen der Richtlinie genügt. Deshalb sollte dieser Rechtsakt keine Schiffsausrüstungsgegenstände von seinem Geltungsbereich ausschließen.

Durch die Wahl des Rechtsinstruments der Verordnung können die Ziele der Schiffsausrüstungsrichtlinie, die von der Fälschungsprävention und einer effizienten Marktüberwachung abhängen, in allen Mitgliedstaaten einheitlich verwirklicht werden und allen Interessenträgern, einschließlich der Schiffsausrüstungshersteller, der zuständigen Behörden sowie der Schiffsbauer und Reeder, Rechtssicherheit geboten werden. Die Form der Verordnung gewährleistet einen kohärenten Rahmen für alle Marktteilnehmer und in bestmöglicher Weise gleiche Ausgangsbedingungen und einheitliche Wettbewerbsbedingungen. Darüber hinaus schafft sie die Möglichkeit, die Liste der spezifischen Schiffsausrüstungsgegenstände, die elektronisch gekennzeichnet werden können, direkt anzuwenden. Eine Verordnung entlastet außerdem die Verwaltungen der Mitgliedstaaten, da sie nicht in nationales Recht umgesetzt werden muss.

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION

vom 9.1.2018

zur Ergänzung der Richtlinie 2014/90/EU des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Festlegung der Schiffsausrüstungsgegenstände, die elektronisch gekennzeichnet werden können

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2014/90/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über Schiffsausrüstung und zur Aufhebung der Richtlinie 96/98/EG³, insbesondere auf Artikel 11 Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Um es den Marktteilnehmern zu ermöglichen, freiwillig elektronische Kennzeichnungen zu verwenden sowie die Marktüberwachung zu erleichtern und der Fälschung spezifischer Schiffsausrüstungsgegenstände vorzubeugen, wird der Kommission in der Richtlinie 2014/90/EU die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um festzulegen, welche spezifischen Schiffsausrüstungsgegenstände mit einer elektronischen Kennzeichnung versehen werden können.
- (2) Es muss sichergestellt werden, dass die Ziele der Richtlinie 2014/90/EU in allen Mitgliedstaaten einheitlich erreicht werden. Dies wird durch die Annahme einer Verordnung erreicht, die Rechtssicherheit für alle Interessenträger, einschließlich der Schiffsausrüstungshersteller, der zuständigen Behörden und der Schiffsbauer und Reeder, bietet. Die Form der Verordnung gewährleistet einen kohärenten Rahmen für alle Marktteilnehmer und in bestmöglicher Weise gleiche Ausgangsbedingungen und einheitliche Wettbewerbsbedingungen. Darüber hinaus schafft sie die Möglichkeit, die Liste der spezifischen Schiffsausrüstungsgegenstände, die elektronisch gekennzeichnet werden können, direkt anzuwenden. Eine Verordnung entlastet außerdem die Verwaltungen der Mitgliedstaaten, da sie nicht in nationales Recht umgesetzt werden muss.
- (3) Gemäß der Richtlinie 2014/90/EU hatte die Kommission eine Kosten-Nutzen-Analyse in Bezug auf die Verwendung der elektronischen Kennzeichnung als Ergänzung oder Ersatz für das Steuerrad-Kennzeichen vorzunehmen.
- (4) Dem Ergebnis der Kosten-Nutzen-Analyse zufolge ist davon auszugehen, dass die Hersteller von Schiffsausrüstungsgegenständen durch die elektronische Kennzeichnung besser vor Fälschungen geschützt sein werden, dass die Schiffseigner/-betreiber Ausrüstungen leichter zurückverfolgen und Bestände besser überwachen können und dass die Marktaufsichtsbehörden direkten und einfachen

³ ABl. L 257 vom 28.8.2014, S. 146.

Zugang zu den einschlägigen Datenbanken erhalten, was die Gültigkeitsprüfungen von Zertifikaten verbessern wird.

- (5) In der Kosten-Nutzen-Analyse wird der Schluss gezogen, dass die Investitionen insgesamt im Vergleich zum erwarteten Nutzen gering sein werden und die entstehenden Kosten für die Behörden und die Branche tragbar sind, weil die Einführung der elektronischen Kennzeichnung freiwillig und schrittweise erfolgen kann. Zudem kann laut der Analyse durch weitere Investitionen des privaten und öffentlichen Sektors ein zusätzlicher Nutzen erzielt werden.
- (6) Die Kommission führte im Zusammenhang mit der Kosten-Nutzen-Analyse mehrere Konsultationen, Workshops und Demonstrationsprojekte mit Fachleuten und Interessenträgern der Mitgliedstaaten durch.
- (7) Bei diesen Konsultationen waren sich die Interessenträger darin einig, dass es technisch möglich ist, Schiffsausrüstungen, mit der ein EU-Schiff ausgestattet oder auszustatten ist und für die die Zulassung durch die Verwaltung des Flaggenstaats durch die in Artikel 2 der Richtlinie 2014/90/EU festgelegten internationalen Instrumente vorgeschrieben ist, mit Hilfe unterschiedlicher Kennzeichnungsarten elektronisch zu kennzeichnen. Deshalb sollte die Möglichkeit geschaffen werden, solche Schiffsausrüstungen elektronisch zu kennzeichnen –

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die im Anhang dieser Verordnung aufgeführten Schiffsausrüstungsgegenstände können elektronisch gekennzeichnet werden.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 9.1.2018

Für die Kommission
Der Präsident
Jean-Claude JUNCKER