



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 14.3.2006
KOM(2006) 126 endgültig

1997/0335 (COD)

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

gemäß Artikel 251 Absatz 2 Unterabsatz 2 EG-Vertrag

betreffend den

**vom Rat angenommenen gemeinsamen Standpunkt im Hinblick auf den Erlass der
Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die technischen
Vorschriften für Binnenschiffe und zur Aufhebung der Richtlinie 82/714/EWG des
Rates**

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

gemäß Artikel 251 Absatz 2 Unterabsatz 2 EG-Vertrag

betreffend den

vom Rat angenommenen gemeinsamen Standpunkt im Hinblick auf den Erlass der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe und zur Aufhebung der Richtlinie 82/714/EWG des Rates

1. VORGESCHICHTE

| | |
|--|--------------------|
| Übermittlung des Vorschlags an das EP und den Rat Dok. KOM(1997) 644 endg. – 1997/0335 (COD): | 9. Dezember 1997 |
| Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses: | 25. März 1998 |
| Stellungnahme des Europäischen Parlaments in erster Lesung: | 20. Oktober 1998 |
| Änderung der Rechtsgrundlage infolge des Inkrafttretens des Vertrags von Amsterdam, durch den das Mitentscheidungsverfahren für den Verkehrssektor eingeführt wurde: | 1. Mai 1999 |
| Bestätigung der Stellungnahme des Europäischen Parlaments in erster Lesung: | 16. September 1999 |
| Übermittlung des geänderten Vorschlags (Dok. KOM(2000)419endg.): | 19. Juli 2000 |
| Partielle politische Einigung im Rat über den verfügbaren Teil des Richtlinienentwurfs: | 9. Dezember 2004 |
| Annahme des Gemeinsamen Standpunkts (einstimmig): | 23. Februar 2006 |

2. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS DER KOMMISSION

Der geänderte Vorschlag der Kommission für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 82/714/EWG des Rates vom 4. Oktober 1982 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe zielt darauf ab, die technischen Vorschriften der Gemeinschaft an die fortgeschrittenen Normen für die Rheinschifffahrt anzugleichen, um so für das gesamte europäische Binnenschifffahrtsnetz eine einheitliche Regelung festzulegen. Darüber hinaus soll die künftige Anpassung dieser technischen Vorschriften aufgrund des technischen Fortschritts und der Entwicklungen im Rahmen der Arbeit anderer internationaler

Organisationen, insbesondere der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR), im Wege des Komitologieverfahrens erleichtert werden.

Voraussetzung für den Binnenmarkt und die Entwicklung der freien Binnenschifffahrt auf allen Wasserstraßen der EU ist die Harmonisierung oder die Angleichung der technischen Vorschriften und Sicherheitsnormen an den höchsten Standard. Dies dient sowohl dem freien Warenverkehr als auch hohen Sicherheits-, Umwelt- und Sozialnormen. Gleichzeitig werden durch die Harmonisierung der technischen Vorschriften und die gegenseitige Anerkennung der Zeugnisse die Bedingungen für den fairen Wettbewerb verbessert und wirklich gleiche Ausgangsbedingungen für die Binnenschifffahrt im Binnenmarkt geschaffen.

3. BEMERKUNGEN ZU DEM GEMEINSAMEN STANDPUNKT

Zwischen 1999 und 2004 kamen die Beratungen im Rat aufgrund der Frage der etwaigen Zulassung von Fahrzeugen mit Gemeinschaftszeugnis zur Rheinschifffahrt zum Stillstand. In der Revidierten Rheinschifffahrtsakte war zunächst die Anerkennung von Zeugnissen, die nicht von den Rheinanliegerstaaten und Belgien ausgestellt sind, nicht vorgesehen, doch dies änderte sich mit der Verabschiedung und dem Inkrafttreten (am 1. Dezember 2004) des Zusatzprotokolls 7 zur Rheinschifffahrtsakte. Nachdem so eine Rechtsgrundlage für die Anerkennung von Zeugnissen, die von anderen Stellen als den Rheinanliegerstaaten und Belgien ausgestellt sind, geschaffen war, konnte im Rat eine partielle politische Einigung über den verfügbaren Teil des Richtlinienentwurfs und einige Monate später auch über den Wortlaut der Anhänge erzielt werden.

Der Rat stimmte den großen Linien des Kommissionsvorschlags zu, änderte jedoch den Wortlaut einiger Artikel geringfügig, um klarere Formulierungen zu verwenden oder um den von bestimmten Mitgliedstaaten geäußerten Bedenken Rechnung zu tragen. Nach Auffassung der Kommission führen diese Änderungen nicht zu einer Veränderung der Ziele ihres Vorschlags.

Der gemeinsame Standpunkt gibt nicht nur die aktuelle Position des Rates wieder, sondern beinhaltet auch weitgehend die Abänderungen des Parlaments aus erster Lesung.

Die meisten dieser Änderungen sind rein formaler Art; in einigen Fällen werden Wörter, Sätze oder Absätze ersetzt. Beispielsweise wurde der Vorschlag des Parlaments aufgegriffen, statt eines Termins, an dem die Mitgliedstaaten die Bestimmungen in Kraft setzen, mit denen sie der Richtlinie nachkommen, diesen Zeitpunkt im Verhältnis zum Tag der Veröffentlichung festzulegen. Dazu wurde in Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a, Artikel 5 Absatz 5 Buchstabe a, Artikel 8 Absätze 1 und 2, Artikel 13 Absätze 2 und 3, Artikel 22, Artikel 23 und Artikel 25 sowie in den Anhängen ein Verweis auf das Inkrafttreten der Richtlinie eingefügt.

Da während der Zeit, in der die Richtlinie „auf Eis lag“, der technische Fortschritt und die Entwicklungen im Rahmen der Arbeit anderer internationaler Organisationen, insbesondere der ZKR, weitergingen, trat seit 2002 laufend eine gemeinsame Arbeitsgruppe aus Sachverständigen der EU-Mitgliedstaaten, der ZKR und der Europäischen Kommission zusammen, um die umfangreichen technischen Anhänge der Richtlinie anzupassen. Dabei wurden drei neue Anhänge – die zurzeit die Nummern 7, 8 und 9 tragen – in den Text eingefügt. Der Rat hat das Ergebnis dieser Arbeiten in den gemeinsamen Standpunkt aufgenommen.

Weiter hat der Rat eine Abänderung des Parlaments akzeptiert, die bereits im geänderten Vorschlag der Kommission berücksichtigt worden war, nämlich die Einfügung des Begriffs „Segelfahrgastschiffe“ in die Begriffsbestimmungen (Anhang II, Teil I, Kapitel 1, Artikel 1.01, Nummer 19). Darüber hinaus wurde ein neues Kapitel „Segelfahrgastschiffe“ (Anhang II, Teil II, Kapitel 15a), das von der genannten Sachverständigengruppe erarbeitet worden war, in Anhang II der Richtlinie aufgenommen.

Der Rat nahm nur wenige Änderungen vor, und es kann davon ausgegangen werden, dass diese Änderungen den Zielen des ursprünglichen Kommissionsvorschlags und seiner geänderten Fassung entsprechen.

- (1) Die wichtigste Änderung wurde an Artikel 3 betreffend die „Verpflichtung zur Mitführung eines Zeugnisses“ vorgenommen. Der Wortlaut dieses Artikels, der die Gleichwertigkeit der in Anhang II der Richtlinie und der in Anwendung der Revidierten Rheinschiffahrtsakte festgelegten technischen Vorschriften sicherstellt, ist das Ergebnis eingehender Vorbereitungsgespräche zwischen der Europäischen Kommission und den EU-Mitgliedstaaten, die der ZKR angehören. Dieser Artikel bildet das Herzstück der Richtlinie, da er gewährleistet, dass die gemäß dieser Gemeinschaftsrichtlinie ausgestellten Zeugnisse in gleicher Weise zur Rheinschiffahrt berechtigen wie die von den Rheinanliegerstaaten und Belgien ausgestellten Zeugnisse.
- (2) Die Kommission kann sich der Änderung in Artikel 5 betreffend „Zusätzliche oder eingeschränkte technische Vorschriften für bestimmte Zonen“ anschließen, durch die dem Wunsch einiger Mitgliedstaaten Rechnung getragen wird, die Möglichkeit vorzusehen, dass die zusätzlichen Übergangsbestimmungen nach Anhang II Kapitel 24a in den Fällen nicht anwendbar sind, in denen ihre Anwendung zu einer Aufweichung der bestehenden einzelstaatlichen Sicherheitsstandards führen würde.
- (3) Artikel 19 („*Ausschussverfahren*“) wurde geändert, um der allgemeinen Regelung für Ausschussverfahren gemäß Artikel 3 und Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG Rechnung zu tragen.
- (4) Hinsichtlich der Form hat der Rat den Vorschlag dahin gehend geändert, dass jetzt eine Neufassung erstellt wird, die die geltende Richtlinie 82/714/EWG ersetzt. Dies bedeutet, dass sie auch alle Artikel der Richtlinie in ihrer derzeitigen Fassung enthält, die nicht geändert wurden, und dass ein neuer Artikel 25 „*Aufhebung der Richtlinie 82/714/EWG*“ hinzugefügt wurde.
- (5) Der Wortlaut des neuen Artikels 27 betreffend die „*Adressaten*“ wurde dahin gehend geändert, dass die Richtlinie nur an die Mitgliedstaaten gerichtet ist, die über Binnenwasserstraßen gemäß Artikel 1 Absatz 1 verfügen. Die Kommission kann diese Einschränkung akzeptieren.

4. SCHLUSSFOLGERUNG

Aus den dargelegten Gründen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass der am 23.2.2006 vom Rat einstimmig angenommene gemeinsame Standpunkt den Zielen und dem Konzept ihres Vorschlags nicht zuwider läuft und kann ihn daher unterstützen - umso mehr,

als der gemeinsame Standpunkt den Änderungsvorschlägen des Europäischen Parlaments aus erster Lesung und dem geänderten Kommissionsvorschlag gebührend Rechnung trägt.

5. ERKLÄRUNG DER KOMMISSION

Die Kommission gab anlässlich der Verabschiedung des gemeinsamen Standpunkts eine einseitige Erklärung ab (vgl. Anhang I).

ANHANG I

Erklärung der Kommission

Die Kommission verpflichtet sich bei der Durchführung dieser Richtlinie zu enger Zusammenarbeit mit der ZKR, sowohl hinsichtlich der Anpassung der Anhänge als auch hinsichtlich der Anwendung der Richtlinie durch die Mitgliedstaaten, und zur Berücksichtigung aller Initiativen der ZKR in dieser Hinsicht.