



Brüssel, den 6.6.2016  
COM(2016) 369 final

2016/0170 (COD)

Vorschlag für eine

**RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**zur Änderung der Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für  
Fahrgastschiffe**

{SWD(2016) 189 final}  
{SWD(2016) 190 final}

## BEGRÜNDUNG

### **1. KONTEXT DES VORSCHLAGS**

#### **1.1 Gründe und Ziele des Vorschlags**

Im Einklang mit der REFIT-Agenda der Kommission für eine bessere Rechtsetzung und als unmittelbare Folgemaßnahme zur Eignungsprüfung der Rechtsvorschriften über die Sicherheit von Fahrgastschiffen<sup>1</sup> unterbreitet die Kommission eine Reihe von Vorschlägen, um das ermittelte Vereinfachungspotenzial ausschöpfen zu können.

Die Änderungen dienen der Vereinfachung und Straffung des bestehenden EU-Rechtsrahmens für die Sicherheit von Fahrgastschiffen mit dem Ziel, i) die EU-Vorschriften dort, wo sie notwendig und angemessen sind, beizubehalten, ii) die ordnungsgemäße Anwendung der Vorschriften sicherzustellen und iii) etwaige Überschneidungen der verschiedenen Anforderungen sowie Unstimmigkeiten zwischen den einschlägigen Rechtsvorschriften zu beseitigen. Als übergeordnetes Ziel soll ein klarer, unkomplizierter und aktueller Rechtsrahmen geschaffen werden, der einfacher umzusetzen, zu überwachen und durchzusetzen ist und damit das allgemeine Sicherheitsniveau erhöht.

Die Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>2</sup> wurde eingeführt, um durch Festlegung geeigneter harmonisierter Sicherheitsnormen für Fahrgastschiffe und -fahrzeuge im Inlandverkehr ein hohes Sicherheitsniveau zu erzielen und Handelshemmnisse abzubauen. In diese Richtlinie wurden auf EU-Ebene für Inlandfahrten die Bestimmungen des SOLAS-Übereinkommens aufgenommen, in dem detaillierte technische Anforderungen in Bezug auf den Bau, die Stabilität, den Brandschutz und die Rettungsmittel von Schiffen festgelegt sind. Sie gilt entsprechend für Schiffe aus Stahl oder einem gleichwertigen Werkstoff und für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge. Darüber hinaus enthält sie spezifische Anforderungen in Bezug auf den Zugang und die Information von Personen mit eingeschränkter Mobilität oder Behinderungen.

Die Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates hat zu einem hohen gemeinsamen Sicherheitsniveau in der EU geführt und erhebliche Vorteile für den Binnenmarkt erbracht. Allerdings hat die Erfahrung gezeigt, dass die Umsetzung der Richtlinie seit Inkrafttreten ihrer Vorgängerrichtlinie im Jahr 1998<sup>3</sup> eine Reihe von Fragen hinsichtlich der Klarheit und Angemessenheit einiger ihrer Begriffsbestimmungen, ihres Geltungsbereichs und ihrer Verfahren aufgeworfen hat.

Außerdem wurden mehrere wichtige Sicherheitsaspekte für kleine Schiffe unter 24 Meter Länge nicht harmonisiert, da bei diesen Schiffen die örtlichen Einsatzbedingungen eine größere Rolle spielen. Darüber hinaus räumte die Richtlinie den Mitgliedstaaten bereits die Flexibilität ein, nationale Vorschriften anzuwenden, wenn sie feststellen, dass die harmonisierten Normen für kleine Schiffe undurchführbar und/oder unangemessen sind. Die Eignungsprüfung hat in diesem Zusammenhang gezeigt, dass die Richtlinie derzeit nur für 70 der 1950 kleinen Schiffe gilt, für die die wichtigsten Sicherheitsaspekte bereits von den

---

<sup>1</sup> Die Ergebnisse wurden dem Europäischen Parlament und dem Rat am 16. Oktober 2015 mitgeteilt (COM(2015) 508).

<sup>2</sup> Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1).

<sup>3</sup> D. h. die Richtlinie 98/18/EG; die Richtlinie 2009/45/EG ist eine Neufassung dieser Richtlinie.

Mitgliedstaaten festgelegt wurden. Folglich sollten diese Anforderungen erneut überprüft werden.

Des Weiteren hat die Eignungsprüfung ergeben, dass mehrere Mitgliedstaaten nach dieser Richtlinie Schiffe aus Aluminium zulassen, während einige andere das nicht tun. Dies führt zu einer unausgewogenen Situation, in der das Ziel, ein gemeinsames, hohes Sicherheitsniveau für Fahrgäste im Inlandverkehr in den Mitgliedstaaten der EU zu gewährleisten, gefährdet ist. Diese Situation ergibt sich aus der unterschiedlichen Auslegung des Geltungsbereichs der Richtlinie im Zusammenhang mit der Bestimmung des Begriffs „gleichwertiger Werkstoff“ und der Anwendbarkeit der entsprechenden Brandschutznormen.

Es wird daher vorgeschlagen, die Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe zu präzisieren und zu vereinfachen, so dass sie im Einklang mit dem REFIT-Programm der Kommission leichter zu aktualisieren, zu überwachen und durchzusetzen sind. Zur Verbesserung von Rechtsklarheit und Rechtssicherheit werden mit dem Vorschlag auch zahlreiche überholte, redundante und widersprüchliche Verweise auf Rechtsgrundlagen gestrichen.

Mit dem Vorschlag werden die entsprechenden Begriffsbestimmungen und Anforderungen der Richtlinie 2009/45/EG geändert.

Außerdem sieht der Vorschlag vor, die Richtlinie 2009/45/EG an die mit dem Vertrag von Lissabon eingeführten Veränderungen hinsichtlich der Befugnisse der Kommission zum Erlass von delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten anzugleichen.

## **1.2 Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Der Vorschlag ist vollständig mit den Vereinfachungsvorschlägen zur Änderung der Richtlinie 98/41/EG des Rates<sup>4</sup> und dem Vorschlag zur Ersetzung der Richtlinie 1999/35/EG des Rates<sup>5</sup> vereinbar. Der Vorschlag steht in vollem Einklang mit den Empfehlungen der Eignungsprüfung und dem Weißbuch über die künftige Verkehrspolitik von 2011<sup>6</sup>, in dem auf die Notwendigkeit einer Modernisierung des derzeitigen Rechtsrahmens für die Sicherheit von Fahrgastschiffen in der EU hingewiesen wurde.

## **1.3 Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Der Vorschlag dient den Zielen der Agenda der Kommission für eine bessere Rechtsetzung, indem gewährleistet wird, dass die bestehenden Rechtsvorschriften klar und einfach sind, keine unnötigen Verwaltungslasten schaffen und mit den sich wandelnden politischen, gesellschaftlichen und technologischen Entwicklungen Schritt halten. Ferner dient der

---

<sup>4</sup> Richtlinie 98/41/EG des Rates vom 18. Juni 1998 über die Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen im Verkehr nach oder von einem Hafen eines Mitgliedstaates der Gemeinschaft befindlichen Personen (ABl. L 188 vom 2.7.1998, S. 35).

<sup>5</sup> Richtlinie 1999/35/EG des Rates vom 29. April 1999 über ein System verbindlicher Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr (ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 1).

<sup>6</sup> Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ (KOM(2011) 0144).

Vorschlag den Zielen der Seeverkehrsstrategie bis 2018<sup>7</sup>, indem hochwertige Linienfährdienste zur Beförderung von Personen innerhalb der EU sichergestellt werden.

## **2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISSMÄSSIGKEIT**

### **2.1 Rechtsgrundlage**

Da der Vorschlag die geltende Richtlinie ersetzt, ist die Rechtsgrundlage nach wie vor der Artikel 100 Absatz 2 AEUV (ex-Artikel 80 Absatz 2 EGV), der Maßnahmen für die Seeschifffahrt vorsieht.

### **2.2 Subsidiarität**

Die Richtlinie 2009/45/EG wurde aus Anlass einer Reihe von Schiffsunfällen, bei denen Menschen ums Leben kamen, im Wesentlichen auf der Grundlage der internationalen Anforderungen verfasst und gestaltet. Zwar wurden mit internationalen Sicherheitsvorschriften wie dem SOLAS-Übereinkommen gemeinsame Sicherheitsnormen für in der Auslandfahrt eingesetzte Schiffe festgelegt, doch gelten diese nicht für Fahrgastschiffe, die in der Inlandfahrt eingesetzt werden.

Mit dem Vorschlag wird gewährleistet, dass das mit der Richtlinie 2009/45/EG festgelegte gemeinsame Sicherheitsniveau für Schiffe, die in der Inlandfahrt in EU-Gewässern eingesetzt werden, gewahrt bleibt, was nicht durch einseitige Maßnahmen auf der Ebene der Mitgliedstaaten erreicht werden könnte. Gleichzeitig wird in dem Vorschlag erneut auf die Notwendigkeit und den Mehrwert unterschiedlicher Normen hingewiesen, die aufgrund unterschiedlicher örtlicher Einsatzbedingungen erforderlich sein können.

Im Hinblick auf das Binnenmarktziel und den freien Dienstleistungsverkehr im Seeverkehr in den Mitgliedstaaten wird mit dem Vorschlag zudem sichergestellt, dass die Richtlinie 2009/45/EG weiterhin zur Erleichterung der Umregistrierung von Schiffen zwischen den Mitgliedstaaten beiträgt und damit für einen gleichberechtigten Wettbewerb in Bezug auf Inlandfahrten sorgt, ohne das Sicherheitsniveau zu beeinträchtigen.

### **2.3 Verhältnismäßigkeit**

Aus den Unfallstatistiken geht hervor, dass durch die derzeitigen Rechtsvorschriften ein hoher Schutz der Fahrgäste erreicht worden ist. Die durch Rechtsvorschriften verursachten Kosten im Zusammenhang mit den EU-Sicherheitsnormen haben sich im Vergleich zu den ansonsten erforderlichen nationalen Normen als verhältnismäßig erwiesen. Die geschätzte Kostendifferenz macht lediglich einen Bruchteil der gesamten Bau-, Betriebs- und Instandhaltungskosten aus.

Neben der Präzisierung einer Reihe von Begriffsbestimmungen besteht eines der Ziele dieser Initiative zur Vereinfachung darin, einige überflüssige Anforderungen zu streichen, ohne dabei das hohe Sicherheitsniveau zu beeinträchtigen. Aus diesem Grund werden mit dem Vorschlag Schiffe mit einer Länge von weniger als 24 m vom Geltungsbereich der Richtlinie 2009/45/EG ausgenommen. Da kleine Schiffe vornehmlich aus anderen Werkstoffen als Stahl gebaut werden, fallen sie zum größten Teil (96 %) nicht unter die

---

<sup>7</sup> Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Strategische Ziele und Empfehlungen für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2018 (KOM(2009) 0008).

harmonisierten EU-Sicherheitsnormen. Dies bedeutet, dass die meisten Schiffe unter 24 m bereits nach nationalen Rechtsvorschriften zugelassen sind.

Darüber hinaus ergibt sich aus der Vielzahl der Dienstleistungen, für die diese Schiffe gebaut werden (z. B. Tages- oder Nachtüberfahrten, touristische Tagesfahrten, das Anlaufen von Häfen mit besonderen Einschränkungen oder Infrastrukturen) ein sehr breites Spektrum von Konzepten und technischen Lösungen. Dadurch ist es äußerst schwierig, für kleinere Schiffe gemeinsame Vorschriften festzulegen, die eine solche Vielzahl an Dienstleistungen angemessen abdecken.

Daher wurde für diese Schiffe der derzeitige rechtliche Ansatz der Richtlinie 2009/45/EG in Form von präskriptiven Normen, die in erster Linie für Schiffe aus Stahl (oder Aluminium) entworfen wurden, neu bewertet. Zudem geben die Unfallzahlen bei kleinen Schiffen, die nicht in den Geltungsbereich der EU-Normen fallen, keinen Anlass zu besonderen Sicherheitsbedenken (5 Todesfälle in den letzten 4 Jahren, alle Arbeitsunfälle). Anders als größere Schiffe werden kleine Schiffe außerdem meist über die gesamte Nutzungsdauer im selben Mitgliedstaat betrieben und kaum innerhalb der Union umregistriert.

## **2.4 Wahl des Instruments**

Entsprechend dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit wird eine Richtlinie weiterhin als die am besten geeignete Form für die Erreichung der festgelegten Ziele angesehen. In ihr werden einheitliche Grundsätze und ein harmonisiertes Sicherheitsniveau bestimmt. Sie gewährleistet zudem die Durchsetzung der Vorschriften, wobei die Wahl der anzuwendenden praktischen und technischen Verfahren allerdings den einzelnen Mitgliedstaaten überlassen bleibt.

Als die am besten geeignete rechtliche Lösung wurde ein Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 2009/45/EG erachtet. Die Alternative – der Vorschlag einer neuen Richtlinie – wurde aufgrund der geringen Anzahl der klar zu identifizierenden Änderungen an der geltenden Richtlinie verworfen.

## **3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG**

### **3.1 Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Die Eignungsprüfung hat gezeigt, dass die Hauptziele der EU-Sicherheitsvorschriften für Fahrgastschiffe in Bezug auf die Sicherheit der Fahrgäste wie auch auf den Binnenmarkt derzeit insgesamt erreicht werden und nach wie vor höchst relevant sind. Der EU-Rechtsrahmen für die Sicherheit von Fahrgastschiffen hat dazu geführt, dass in der EU ein gemeinsames Sicherheitsniveau für Fahrgastschiffe besteht, dass für die Betreiber die gleichen Wettbewerbsbedingungen gelten und die Zahl der Umregistrierungen von Schiffen zwischen den Mitgliedstaaten zugenommen hat. Die Eignungsprüfung hat aber auch ergeben, dass noch Spielraum für weitere Verbesserungen des Sicherheitsniveaus sowie der Effizienz und Verhältnismäßigkeit bestimmter rechtlicher Anforderungen besteht. Die Empfehlungen zur Vereinfachung, Präzisierung bzw. Streichung mehrdeutiger, überholter oder sich überschneidender Anforderungen betreffen verschiedene Bereiche:

- (a) Ausschluss von Fahrgastschiffen mit einer Länge von weniger als 24 m aus dem Geltungsbereich der Richtlinie 2009/45/EG und Erwägung, auf der Grundlage funktionaler Anforderungen und als Teil eines zielbasierten einheitlichen Rahmens Leitlinien oder Normen für kleine Schiffe zu entwickeln sowie für Schiffe, die nicht aus Stahl oder einem gleichwertigen Werkstoff gebaut sind.

- (b) Präzisierung des Geltungsbereichs der Richtlinie, insbesondere
- Präzisierung, dass für die Zwecke der Richtlinie 2009/45/EG Aluminium gegenüber Stahl ein gleichwertiger Werkstoff ist, und Präzisierung der entsprechenden Brandschutzanforderungen (z. B. Festlegung von Räumen, die zusätzlich vor Brand geschützt werden sollten).
  - Präzisierung, dass Offshore-Servicefahrzeuge für Windkraftanlagen nicht in den Geltungsbereich der Richtlinie 2009/45/EG fallen.
  - Präzisierung, dass Traditionsschiffe nicht in den Geltungsbereich der Richtlinie 2009/45/EG fallen und Klärung des Begriffs „Traditionsschiff“.
- (c) Präzisierung und Vereinfachung der Definition der Seegebiete in der Richtlinie 2009/45/EG und gleichzeitig
- Streichung des Verweises „wo Schiffbrüchige anlanden können“ sowie
  - Streichung des Begriffs „Zufluchtsort“.

### **3.2 Konsultation der Interessenträger**

Aufgrund der technischen Natur der geplanten Vorschläge wurde eine gezielte Konsultation als das am besten geeignete Instrument angesehen. Die nationalen Experten wurden im Rahmen der Sachverständigengruppe für die Sicherheit von Fahrgastschiffen konsultiert. Es wurde ein Workshop veranstaltet, in dem die Mitgliedstaaten sowie Vertreter der Branche und der Fahrgastverbände zur Teilnahme aufgefordert wurden. Die geplanten Maßnahmen wurden bei mehreren Anlässen vorgestellt. Darüber hinaus erhielten alle Interessenträger in dem auf der Europa-Website veröffentlichten Fahrplan<sup>8</sup> die Möglichkeit, mittels eines Online-Antwortformulars Rückmeldungen zu geben.

Die Zusammenfassung der Konsultation sowie Einzelheiten der Stellungnahmen zu den im Konsultationsprozess angesprochenen Punkten sind in der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen enthalten, die dem Vorschlag beigelegt ist. Eine große Mehrheit der nationalen Experten befürwortete die geplanten Vereinfachungsmaßnahmen, wenngleich zum genauen Wortlaut einiger Vorschläge zahlreiche Kommentare abgegeben wurden. Alle Anregungen wurden daher sorgfältig geprüft und die Vorschläge gegebenenfalls entsprechend angepasst. Ferner wurden von einigen Experten Fragen zu praktischen und technischen Aspekten der Umsetzung aufgeworfen, die in der dem Vorschlag beigelegten Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen behandelt werden und in den Durchführungsplan eingeflossen sind.

Die Interessenträger aus der Industrie forderten mit Nachdruck, die wichtigsten Grundsätze des derzeitigen Rechtsrahmens unverändert zu lassen (wobei sie auf die Kosten für die sicherheitstechnische Nachrüstung von Aluminiumschiffen in einigen Mitgliedstaaten hinwiesen), während der Fahrgastverband zu einer Erhöhung des Sicherheitsniveaus aufrief und vor einer Verwässerung der entsprechenden Vorschriften warnte. Mit dem Vorschlag wird daher gewährleistet, dass das bestehende Sicherheitsniveau aufrechterhalten und, soweit dies im Rahmen der Vereinfachung möglich ist, erhöht wird (z. B. durch die Klarstellung, dass Aluminiumschiffe gemäß den Sicherheitsstandards der Richtlinie gebaut werden sollten).

---

<sup>8</sup> [http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/index\\_de.htm](http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/index_de.htm).

### **3.3 Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Die vorliegende Überarbeitung stützt sich vornehmlich auf die im Zuge der Eignungsprüfung erhobenen Daten, die sich in der am 16. Oktober 2015 verabschiedeten Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen „Kurskorrektur: EU-Sicherheitsvorschriften für Fahrgastschiffe – Fitness-Check“<sup>9</sup> finden.

Neben den Daten und der im Rahmen der Eignungsprüfung durchgeführten Konsultation war für die Ausarbeitung dieses Vereinfachungsvorschlags, insbesondere für die konkrete Formulierung der technischen Begriffsbestimmungen und die verständliche Abfassung des Rechtstextes, auch der Beitrag technischer und juristischer Sachverständiger erforderlich. Dieses Fachwissen wurde intern und in Zusammenarbeit mit der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) sowie der Sachverständigengruppe für die Sicherheit von Fahrgastschiffen eingeholt. Darüber wird auch in der dem Vorschlag beigefügten Arbeitsunterlage berichtet.

### **3.4 Folgenabschätzung**

Der Vorschlag ist eine unmittelbare Folgemaßnahme zu der Eignungsprüfung, bei der die hinsichtlich einer Vereinfachung zu stellenden Fragen im Einzelnen ermittelt und die diesbezüglichen Möglichkeiten einer Bewertung unterzogen wurden. Wie im Fahrplan erläutert, sind von den geplanten Maßnahmen entweder keine wesentlichen Auswirkungen zu erwarten (abgesehen von den nicht messbaren Folgen wie Rechtsklarheit, Rechtssicherheit und Überschaubarkeit), oder es wurden keine grundsätzlich anderen Lösungen ermittelt. Eine umfassende Folgenabschätzung wurde entsprechend den Leitlinien der Kommission für eine bessere Rechtsetzung nicht durchgeführt.

Gleichwohl liegt dem Vereinfachungsvorschlag eine Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen bei, in der auf die Empfehlungen der Eignungsprüfung verwiesen wird und die vorgeschlagenen Lösungen aus technischer und aus rechtlicher Sicht begründet werden. Die Unterlage enthält auch eine Zusammenfassung sowie Anmerkungen zu der zur Unterstützung der Initiative durchgeführten Konsultation der Interessenträger. Ein Durchführungsplan ist ebenfalls beigefügt.

### **3.5 Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Das Vereinfachungspotenzial dieses Vorschlags liegt hauptsächlich in nicht messbaren Auswirkungen wie Rechtsklarheit, Rechtssicherheit und Überschaubarkeit, die sich durch die Präzisierung des Geltungsbereichs der Richtlinie und eine vereinfachte Definition der Seegebiete erzielen lässt.

Für Schiffe, die vor Inkrafttreten dieser Richtlinie aus einem gleichwertigen Werkstoff und mit einer Länge von mehr als 24 m gebaut wurden, sollte eine Frist festgelegt werden, innerhalb derer die in der Richtlinie festgelegten technischen Anforderungen zu erfüllen sind. Eine ausreichend lange Übergangsfrist sollte eine möglichst reibungslose Anpassung ermöglichen. Hinsichtlich der Seegebiete würden mit dem Vorschlag in erster Linie redundante oder überholte Kriterien gestrichen, wodurch sich für die Mitgliedstaaten nur minimale Auswirkungen im Zusammenhang mit der Festlegung der Seegebiete ergäben.

---

<sup>9</sup> SWD(2015) 197.

Mit der Streichung einer Reihe redundanter, falscher oder widersprüchlicher Verweise sorgt der Vorschlag außerdem für mehr Rechtsklarheit.

### **3.6 Grundrechte**

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Schutz der Grundrechte.

## **4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT**

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den EU-Haushalt.

## **5. WEITERE ANGABEN**

### **5.1 Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Zu dem Vorschlag gehört auch ein Durchführungsplan, in dem die zur Umsetzung der Vereinfachungsmaßnahmen notwendigen Maßnahmen aufgeführt sind und die in dieser Hinsicht wichtigsten technischen, rechtlichen und zeitlichen Herausforderungen aufgezeigt werden.

Es wurden angemessene Monitoring- und Berichterstattungsmodalitäten ermittelt, ohne jedoch neue Berichtspflichten und Verwaltungslasten zu schaffen. Die wichtigsten Informationen über die Flotte, über Unfälle und die Einhaltung der Vorschriften werden mit Unterstützung der EMSA, der Sachverständigengruppe für die Sicherheit von Fahrgastschiffen sowie über die Datenbank „Europäisches Informationsforum für Unfälle auf See“ (European Marine Casualty Information Platform, EMCIP) zusammengetragen. Da ein vollständiger Zyklus der geplanten Kontrollbesuche der EMSA voraussichtlich fünf Jahre in Anspruch nehmen wird, sollte die Bewertung der EU-Sicherheitsvorschriften für Fahrgastschiffe in siebenjährigen Intervallen erfolgen.

### **5.2 Erläuternde Dokumente**

Erläuternde Dokumente sind nicht erforderlich, da die Vereinfachungsmaßnahmen weder erheblich noch komplex sind.

### **5.3 Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

#### **Begriffsbestimmungen und Geltungsbereich**

Artikel 2 wird geändert, um eine Reihe redundanter, widersprüchlicher oder falscher Verweise zu korrigieren, insbesondere im Zusammenhang mit den Begriffsbestimmungen von „Code für die Stabilität des unbeschädigten Schiffes“ (fehlender Verweis wird hinzugefügt), „Code für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge“ (Verweis wird korrigiert), „Bughöhe“ (redundanter Teil wird gestrichen), „Hafengebiet“ (Angleichung an die Begriffsbestimmung von „Seegebiet“), „Zufluchtsort“ (im Zuge der Vereinfachung der Definitionen der Seegebiete als redundant gestrichen), „Hafenstaat“ (Ersetzung des Begriffs „Aufnahmestaat“ im Zusammenhang mit der Überarbeitung der Richtlinie 1999/35/EG) und „anerkannte Organisation“ (Verweis wird aktualisiert).

In Artikel 2 sollen außerdem neue Begriffsbestimmungen aufgenommen werden, und zwar die von „Traditionsschiff“ (wird aus Artikel 3 übernommen und aktualisiert, um der Begriffsbestimmung von „Traditionsschiff“ in der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen

Parlaments und des Rates<sup>10</sup> Rechnung zu tragen), „Segelschiff“ (neue Begriffsbestimmung), „Sportboot und Sportfahrzeug“ (wird aus Artikel 3 übernommen und weiter an das SOLAS-Übereinkommen angeglichen), „Tender“ (neue Begriffsbestimmung) und „gleichwertiger Werkstoff“ (wird aus Anhang I übernommen und geändert, indem präzisiert wird, dass aus solchen Werkstoffen gebaute Schiffe der Zulassung nach dieser Richtlinie bedürfen).

Artikel 3 wird dahingehend geändert, dass Schiffe von weniger als 24 m Länge aus dem Geltungsbereich der Richtlinie ausgenommen werden, die falschen Verweise auf „Fahrgast-“ in Absatz 2 Buchstaben a und b gestrichen werden und präzisiert wird, dass die Richtlinie nicht für Segelschiffe, Tender und im SPS-Code aufgeführte Schiffe (einschließlich Offshore-Versorgungsschiffe) gilt.

### **Fahrgastschiffsklassen und Anwendung**

Artikel 4 wird geändert, um die Definitionen der Seegebiete für die Klassen C und D zu vereinfachen (die Verweise auf die Kriterien „wo Schiffbrüchige anlanden können“ und „Entfernung vom Zufluchtsort“ werden gestrichen) und um zu präzisieren, dass die Mitgliedstaaten bei der Festlegung der Seegebiete die innere Begrenzung des Seegebiets für die Klasse D eindeutig bezeichnen müssen.

In Artikel 5 wird der Verweis auf den Aufnahmestaat aktualisiert (durch den Begriff „Hafenstaat“ ersetzt), außerdem werden die Bezugnahmen mit den Verweisen auf die Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>11</sup> und die Richtlinie 2014/90/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>12</sup> auf den neuesten Stand gebracht.

### **Sicherheitsanforderungen**

Die Änderung des Artikels 6 umfasst die Aktualisierung der Bezugnahme durch Verweis auf die Richtlinie 2009/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>13</sup>, die Streichung von Absatz 1 Buchstabe c, der Wiederholungen enthält, die Aktualisierung des Verweises auf den Aufnahmestaat (wird durch den Begriff „Hafenstaat“ ersetzt), die Präzisierung, dass die Anforderungen in Bezug auf Umbauten für alle Schiffe gelten sollen (bei Umbau zu einem Fahrgastschiff) und nicht nur für vorhandene Schiffe (indem Absatz 2 Buchstabe e verschoben und in einen neuen Absatz 5 umgewandelt wird), die Streichung des redundanten Teils des Verweises auf den DSC-Code in Absatz 4 Buchstabe a Unterabsatz 4, die Streichung des überholten Buchstaben f und die Einfügung eines neuen Geltungsbeginns für Schiffe, die vor Inkrafttreten der vorliegenden Richtlinie aus einem gleichwertigen Werkstoff gebaut wurden.

In den Artikeln 7 und 8 werden die überholten Teile gestrichen.

---

<sup>10</sup> Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG des Rates (ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10).

<sup>11</sup> Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57).

<sup>12</sup> Richtlinie 2014/90/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über Schiffsausrüstung und zur Aufhebung der Richtlinie 96/98/EG des Rates (ABl. L 257 vom 28.8.2014, S. 146).

<sup>13</sup> Richtlinie 2009/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 47).

## **Zusätzliche Sicherheitsanforderungen, gleichwertiger Ersatz, Befreiungen und Schutzmaßnahmen**

Artikel 9 wird geändert, um in Absatz 2 den falschen Verweis auf Anhang I zu streichen und um die Unterrichtung über die in diesem Artikel vorgesehenen Regelungen mittels einer zu diesem Zweck eingerichteten Datenbank zu vereinfachen.

## **Ausschuss und Änderungsverfahren**

Die Artikel 10 und 11 werden mit dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union hinsichtlich der Befugnisse der Kommission zum Erlass von delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten in Einklang gebracht. Aus dem gleichen Grund (Ausübung der Befugnisübertragung) wurde Artikel 10a eingefügt.

## **Zeugnisse**

In Artikel 13 wird präzisiert, dass nur Schiffe, die die Anforderungen der vorliegenden Richtlinie erfüllen, ein Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe erhalten, und dass in diesem Sicherheitszeugnis nicht nur die Befreiungen, sondern alle gemäß Artikel 9 vorgesehenen Regelungen vermerkt werden müssen.

## **Internationale Dimension**

Artikel 14 wird mit dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union hinsichtlich der Außenvertretung in Einklang gebracht.

## **Bewertungsbestimmungen**

Artikel 16a wird eingefügt, um die Bewertungsbestimmungen festzulegen.

Vorschlag für eine

## **RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

### **zur Änderung der Richtlinie 2009/45/EG über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —  
gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>14</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>15</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Zur Aufrechterhaltung eines hohen Sicherheitsniveaus durch die in der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>16</sup> festgelegten gemeinsamen Sicherheitsnormen und zur Wahrung gleicher Wettbewerbsbedingungen sollte die Anwendung dieser Richtlinie verbessert werden. Die Richtlinie 2009/45/EG sollte nur für die Fahrgastschiffe und -fahrzeuge gelten, für die ihre Sicherheitsnormen entworfen wurden. Eine Reihe bestimmter Schiffstypen wie Tender, Segelschiffe oder Schiffe für die Beförderung ausgebildeten Personals für die Belange des Schiffs oder von Offshore-Anlagen sollte daher vom Geltungsbereich dieser Richtlinie ausgenommen werden.
- (2) Das Programm zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT)<sup>17</sup> hat ergeben, dass nicht alle Mitgliedstaaten nach der Richtlinie 2009/45/EG Schiffe aus Aluminium zulassen. Dies führt zu einer unausgewogenen Situation, in der das Ziel, ein gemeinsames, hohes Sicherheitsniveau für Fahrgäste im Inlandverkehr in der Union zu gewährleisten, gefährdet ist. Um die uneinheitliche Anwendung zu vermeiden, die sich aus der Auslegung des Geltungsbereichs der Richtlinie im Zusammenhang mit der Einordnung von Aluminium als gleichwertigem Werkstoff und der Anwendbarkeit der entsprechenden Brandschutznormen ergibt, sollte der Begriff „gleichwertiger Werkstoff“ klarer definiert werden.

---

<sup>14</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>15</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>16</sup> Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1).

<sup>17</sup> COM(2015) 508.

- (3) Zur Verbesserung von Rechtsklarheit und Rechtssicherheit sollten einige Definitionen und Verweise aktualisiert und weiter an die entsprechenden internationalen Regelungen oder Regelungen der Union angeglichen werden. Dabei sollte besonderes Augenmerk darauf gelegt werden, den derzeitigen Geltungsbereich der Richtlinie 2009/45/EG und das in der Richtlinie vorgesehene Sicherheitsniveau nicht zu verändern. Insbesondere die Begriffsbestimmung von „Traditionsschiff“ sollte unter Beibehaltung der bisherigen Kriterien „Baujahr“ und „Art des Werkstoffes“ besser an die Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>18</sup> angeglichen werden. Die Begriffsbestimmung von „Sportboot und Sportfahrzeug“ sollte weiter an das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS-Übereinkommen) angepasst werden.
- (4) Im Hinblick auf den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit hat es sich als schwierig erwiesen, die geltenden, aus dem SOLAS-Übereinkommen abgeleiteten verbindlichen Anforderungen an kleine Fahrgastschiffe mit einer Länge von weniger als 24 m anzupassen. Außerdem werden kleine Schiffe vornehmlich aus anderen Werkstoffen als Stahl gebaut, so dass daher nur eine sehr begrenzte Zahl solcher Schiffe nach der Richtlinie 2009/45/EG zugelassen wurde. Da es bei Schiffen unter 24 m Länge keine besonderen Sicherheitsbedenken gibt und in der Richtlinie keine angemessenen Normen vorgesehen sind, sollten diese Schiffe daher vom Geltungsbereich der Richtlinie ausgenommen werden und besonderen Sicherheitsnormen unterliegen, die von den Mitgliedstaaten festgelegt werden, die für diese Schiffe die örtlichen Beschränkungen der Schifffahrt hinsichtlich der Entfernung von der Küste oder vom Hafen sowie aufgrund der Wetterbedingungen besser beurteilen können.
- (5) Um die in der Richtlinie 2009/45/EG vorgesehenen Definitionen der Seegebiete weiter zu vereinfachen und die Auswirkungen für die Mitgliedstaaten zu minimieren, sollten redundante oder unzulängliche Kriterien gestrichen werden. Unter Beibehaltung des Sicherheitsniveaus sollte die Definition der Seegebiete, in denen Schiffe der Klassen C und D eingesetzt werden können, vereinfacht werden, indem die Kriterien „wo Schiffbrüchige anlanden können“ und „Entfernung vom Zufluchtsort“ für die Zwecke der Bestimmung der Seegebiete gestrichen werden. Bei der Eignung einer bestimmten Küste als Zufluchtsort handelt es sich um einen dynamischen Parameter, der von den Mitgliedstaaten von Fall zu Fall beurteilt werden sollte; erforderlichenfalls sollten Einsatzbeschränkungen im Zusammenhang mit der Entfernung von einem Zufluchtsort für ein bestimmtes Schiff im Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe vermerkt werden.
- (6) Zur Beseitigung unbeabsichtigter negativer Auswirkungen der geltenden Bestimmungen, nach denen umgebaute Frachtschiffe nicht als neue Fahrgastschiffe angesehen werden dürfen, sollte präzisiert werden, dass die Anforderungen in Bezug auf Umbauten nicht nur für vorhandene Fahrgastschiffe, sondern für alle Schiffe gelten.
- (7) Zur Erhöhung der Transparenz und um den Mitgliedstaaten die Unterrichtung über Befreiungen, gleichwertigen Ersatz und zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen zu erleichtern, sollte die Kommission eine entsprechende Datenbank einrichten und

---

<sup>18</sup> Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG des Rates (ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10).

- betreiben. Darin sollten die gemeldeten Regelungen im Entwurf und in der angenommenen Form enthalten sein.
- (8) In Anbetracht der Änderungen durch den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union sollten die der Kommission übertragenen Befugnisse zur Durchführung der Richtlinie 2009/45/EG entsprechend aktualisiert werden. Die Durchführungsrechtsakte sollten nach Maßgabe der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>19</sup> erlassen werden.
  - (9) Um den Entwicklungen auf internationaler Ebene und den gesammelten Erfahrungen Rechnung zu tragen und um die Transparenz zu erhöhen, sollte der Kommission gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union die Befugnis zum Erlass von Rechtsakten übertragen werden, mit denen Änderungen an internationalen Übereinkommen gegebenenfalls vom Geltungsbereich dieser Richtlinie ausgenommen, die technischen Anforderungen aktualisiert und die Bedingungen für die Nutzung der von der Kommission geführten Datenbank für die Unterrichtung über Befreiungen und Anträge auf Ausnahmeregelungen nach der vorliegenden Richtlinie festgelegt werden. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf Sachverständigenebene, durchführt und dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016 niedergelegt wurden. Um insbesondere eine gleichberechtigte Beteiligung an der Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte zu gewährleisten, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.
  - (10) Um gleiche Wettbewerbsbedingungen für Fahrgastschiffe zu schaffen, die auf Fahrten jedweder Art von und nach Häfen der Union eingesetzt werden, sollten die Maßnahmen der Union im Hinblick auf die Beschleunigung der derzeitigen Überarbeitung der Vorschriften des SOLAS-Übereinkommens innerhalb der IMO mit dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union in Einklang gebracht werden.
  - (11) Unter Berücksichtigung der Dauer eines vollständigen Kontrollbesuchszyklus der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs sollte die Kommission die Durchführung der Richtlinie 2009/45/EG bis spätestens [sieben Jahre nach dem in Artikel 2 Absatz 1 Unterabsatz 2 genannten Datum] bewerten und dem Europäischen Parlament und dem Rat darüber Bericht erstatten. Die Mitgliedstaaten sollten mit der Kommission zusammenarbeiten, um alle für diese Bewertung erforderlichen Informationen zusammenzutragen.
  - (12) Die Richtlinie 2009/45/EG sollte daher entsprechend geändert werden —

---

<sup>19</sup> Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

*Artikel 1*  
**Änderung der Richtlinie 2009/45/EG**

Die Richtlinie 2009/45/EG wird wie folgt geändert:

- (1) Artikel 2 wird wie folgt geändert:
  - a) Buchstabe a erhält folgende Fassung:
    - „a) „internationale Übereinkommen“ die folgenden Übereinkommen einschließlich Änderungen, d. h. in ihrer jeweils geltenden Fassung:
      - i) das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 (SOLAS-Übereinkommen von 1974) und
      - ii) das Internationale Freibord-Übereinkommen von 1966 und die dazugehörigen Protokolle;“;
  - b) Buchstabe b erhält folgende Fassung:
    - „b) „Code für die Stabilität des unbeschädigten Schiffes“ den in der EntschlieÙung A.749 (18) der IMO-Versammlung vom 4. November 1993 enthaltenen Code für die Stabilität unbeschädigter Schiffe aller unter IMO-Regelungen fallenden Schiffstypen, oder den in der IMO-EntschlieÙung MSC.267 (85) vom 4. Dezember 2008 enthaltenen Internationalen Code für die Stabilität unbeschädigter Schiffe von 2008, in ihrer jeweils geltenden Fassung;“;
  - c) Buchstabe g Ziffer ii erhält folgende Fassung:
    - „ii) ihre Höchstgeschwindigkeit im Sinne von Absatz 1.4.30 des Codes von 1994 für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge und Absatz 1.4.38 des Codes von 2000 für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen weniger als 20 Knoten beträgt;“;
  - d) Buchstabe m erhält folgende Fassung:
    - „m) „Bughöhe“ die Bughöhe, die in der Regel 39 des Internationalen Freibord-Übereinkommens von 1966 definiert ist;“;
  - e) Buchstabe r erhält folgende Fassung:
    - „r) „Hafengebiet“ ein von einem Mitgliedstaat festgelegtes Gebiet, das kein in der Liste nach Artikel 4 Absatz 2 aufgeführtes Seegebiet ist und das sich bis zu den äußeren festen Hafenanlagen erstreckt, die Teil des Hafens sind, oder bis zu den Grenzen, die durch die natürlichen landschaftlichen Gegebenheiten gebildet werden, durch die ein Mündungsgebiet oder ein ähnlich geschützter Bereich abgeschirmt wird;“;
  - f) Buchstabe s wird gestrichen.
  - g) Buchstabe u erhält folgende Fassung:
    - „u) „Hafenstaat“ einen Mitgliedstaat, zu oder von dessen Hafen (Häfen) ein Schiff oder Fahrzeug, das die Flagge eines anderen als dieses Mitgliedstaats führt, eine Inlandfahrt durchführt;“;

- h) Buchstabe v erhält folgende Fassung:
- „v) „anerkannte Organisation“ eine Organisation, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates\* anerkannt ist;
- 
- \* Verordnung (EG) Nr. 391/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 11).“.
- i) Buchstabe y erhält folgende Fassung:
- „y) „Personen mit eingeschränkter Mobilität“ alle Personen, die bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel besondere Schwierigkeiten haben, einschließlich älterer Menschen, Behinderter, Personen mit Behinderungen der Sinnesorgane und Rollstuhlfahrer, Schwangerer und Personen in Begleitung von kleinen Kindern;“;
- j) folgende Buchstaben werden angefügt:
- „z) „Segelschiff“ ein Schiff, das hauptsächlich durch Segel angetrieben wird, auch wenn es mit einem mechanischem Antrieb als Hilfsantrieb und für Notfälle ausgestattet ist;
- za) „gleichwertiger Werkstoff“ Aluminiumlegierungen oder jeden anderen nicht brennbaren Werkstoff, der einen Gefügezusammenhang und eine Widerstandsfähigkeit aufweist, die aufgrund der vorhandenen Isolierung denen von Stahl am Ende der jeweiligen Feuereinwirkung beim Normal-Brandversuch gleichwertig sind;
- zb) „Normal-Brandversuch“ einen Versuch, bei dem Probekörper der entsprechenden Schotte oder Decks in einem Brandversuchsofen Temperaturen ausgesetzt werden, die ungefähr der genormten Zeit-Temperaturkurve gemäß dem Prüfverfahren des Internationalen Codes für die Anwendung von Brandprüfverfahren entsprechen, der in der IMO-Entscheidung MSC.307 (88) vom 3. Dezember 2010, in der jeweils geltenden Fassung, enthalten ist;
- zc) „Traditionsschiff“ alle Arten von vor 1965 entworfenen und hauptsächlich mit den Originalwerkstoffen gebauten historischen Fahrgastschiffe und ihre Nachbildungen, einschließlich jener, mit denen traditionelle Fertigkeiten und Seemannschaft unterstützt und gefördert werden sollen, die insgesamt lebende Kulturdenkmale bilden und die nach traditionellen Grundsätzen der Seemannschaft und Technik betrieben werden;
- zd) „Sportboot/Sportfahrzeug“ ein nicht für den Handel eingesetztes Schiff, das keine Fracht und nicht mehr als 12 Fahrgäste befördert, unabhängig von der Antriebsart;
- ze) „Tender“ ein von einem Schiff mitgeführtes Boot für die Beförderung von mehr als 12 Fahrgästen von einem stationären Fahrgastschiff zum Land und umgekehrt;

- zf) „Reparaturen, Umbauten und Änderungen größerer Art“ eine der folgenden Maßnahmen:
- alle Maßnahmen, die zu wesentlichen Änderungen der Abmessungen eines Schiffes führen, z. B. Verlängerung durch Hinzufügung eines neuen Mittelschiffs;
  - alle Maßnahmen, die zu einer wesentlichen Änderung in Bezug auf die Fahrgastkapazität führen, z. B. Umbau eines Fahrzeugdecks zu Fahrgasträumen;
  - alle Maßnahmen, die die Lebensdauer eines Schiffes wesentlich verlängern, z. B. Renovierung aller Fahrgasträume auf einem Deck;
  - jeder Umbau von Schiffen jedweder Art zu einem Fahrgastschiff.“

(2) Artikel 3 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 3  
Geltungsbereich*

(1) Diese Richtlinie gilt für folgende Arten von Fahrgastschiffen und -fahrzeugen, die in der Inlandfahrt eingesetzt sind, unabhängig von ihrer Flagge:

- a) neue und vorhandene Fahrgastschiffe ab einer Länge von 24 Metern;
- b) Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge.

Jeder Mitgliedstaat stellt in seiner Eigenschaft als Hafenstaat sicher, dass Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, die die Flagge eines Nichtmitgliedstaats führen, die Anforderungen dieser Richtlinie in vollem Umfang erfüllen, bevor sie in diesem Mitgliedstaat in der Inlandfahrt eingesetzt werden können.

(2) Diese Richtlinie gilt nicht für

- a) Schiffe folgender Art:
  - i) Kriegsschiffe oder Truppentransportschiffe,
  - ii) Segelschiffe und Schiffe ohne Maschinenantrieb,
  - iii) Schiffe aus anderem Baumaterial als Stahl oder einem gleichwertigen Werkstoff, für die nicht die Normen für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge (Entschließung MSC 36 (63) oder MSC.97 (73)) oder für Fahrzeuge mit dynamischem Auftrieb (Entschließung A.373 (X)) gelten,
  - iv) Schiffe einfacher Bauart aus Holz,
  - v) Traditionsschiffe,
  - vi) Sportboote,
  - vii) Schiffe, die ausschließlich in Hafengebieten eingesetzt sind,
  - viii) Schiffe gemäß Kapitel I Absatz 1.2.3 des Codes für Spezialschiffe, IMO-Entschließung MSC.266 (84) vom 13. Mai 2008, in seiner jeweils geltenden Fassung, oder
  - ix) Tender;
- b) Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge folgender Art:

- i) Kriegs- oder Truppentransportfahrzeuge,
- ii) Sportfahrzeuge,
- iii) Fahrzeuge, die ausschließlich in Hafengebieten eingesetzt sind, oder
- iv) Fahrzeuge gemäß Kapitel I Absatz 1.2.3 des Codes für Spezialschiffe, IMO-Entschließung MSC.266 (84) vom 13. Mai 2008, in seiner jeweils geltenden Fassung.“.

(3) Artikel 4 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Fahrgastschiffe werden je nach Einsatzseegebiet in folgende Klassen eingeteilt:

„Klasse A“	Fahrgastschiffe, die auf anderen Inlandfahrten eingesetzt werden als Schiffe der Klassen B, C und D;
„Klasse B“	Fahrgastschiffe, die nur in der Inlandfahrt eingesetzt werden, in der sie sich zu keinem Zeitpunkt mehr als 20 Seemeilen bei mittlerem Hochwasser von der Küstenlinie entfernen;
„Klasse C“	Fahrgastschiffe, die nur in der Inlandfahrt eingesetzt werden, in der sie sich zu keinem Zeitpunkt mehr als 5 Seemeilen bei mittlerem Hochwasser von der Küstenlinie entfernen, und zwar in Seegebieten, in denen die Wahrscheinlichkeit, eine 2,5 m überschreitende signifikante Wellenhöhe anzutreffen, unter 10 % liegt, gerechnet über einen Zeitraum von einem Jahr bei ganzjährigem Einsatz oder über einen bestimmten beschränkten Zeitraum bei Einsatz ausschließlich während dieses Zeitraums (z. B. Sommerbetrieb);
„Klasse D“	Fahrgastschiffe, die nur in der Inlandfahrt eingesetzt werden, in der sie sich zu keinem Zeitpunkt mehr als 3 Seemeilen bei mittlerem Hochwasser von der Küstenlinie entfernen, und zwar in Seegebieten, in denen die Wahrscheinlichkeit, eine 1,5 m überschreitende signifikante Wellenhöhe anzutreffen, unter 10 % liegt, gerechnet über einen Zeitraum von einem Jahr bei ganzjährigem Einsatz oder über einen bestimmten beschränkten Zeitraum bei Einsatz ausschließlich während dieses Zeitraums (z. B. Sommerbetrieb).“

b) Absatz 2 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

- „a) erstellen eine Liste der ihrer Hoheitsgewalt unterstehenden Seegebiete, wobei sie die innere Begrenzung des Seegebiets bezeichnen, in dem Schiffe der Klasse D eingesetzt werden dürfen, und die Zonen abgrenzen,

in denen die einzelnen Schiffsklassen ganzjährig oder gegebenenfalls zeitlich beschränkt nach den in Absatz 1 genannten Kriterien eingesetzt werden, und bringen diese erforderlichenfalls auf den neuesten Stand;“.

(4) Artikel 5 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

„Jeder Mitgliedstaat akzeptiert in seiner Eigenschaft als Hafenstaat Sicherheitszeugnisse für Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge und Fahrerlaubnisscheine, die von einem anderen Mitgliedstaat für in der Inlandfahrt eingesetzte Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge ausgestellt wurden, sowie Sicherheitszeugnisse für Fahrgastschiffe nach Artikel 13, die von einem anderen Mitgliedstaat für in der Inlandfahrt eingesetzte Fahrgastschiffe ausgestellt wurden.“;

b) die Absätze 3 und 4 erhalten folgende Fassung:

„(3) Ein Hafenstaat kann ein in der Inlandfahrt eingesetztes Fahrgastschiff oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug und dessen Unterlagen nach den Bestimmungen der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates\* überprüfen.“

(4) Schiffsausrüstung, die die Anforderungen der Richtlinie 2014/90/EU des Europäischen Parlaments und des Rates\*\* erfüllt, gilt als mit den Anforderungen der vorliegenden Richtlinie konform.

---

\* Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57).

\*\* Richtlinie 2014/90/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über Schiffsausrüstung und zur Aufhebung der Richtlinie 96/98/EG des Rates (ABl. L 257 vom 28.8.2014, S. 146).“.

(5) Artikel 6 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

i) Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) Der Bau und die Instandhaltung des Schiffskörpers, der Haupt- und Hilfsmaschinen sowie der elektrischen und automatischen Anlagen müssen dem Standard entsprechen, den die Klassifikationsregeln einer anerkannten Organisation oder die von einer Verwaltung gemäß Artikel 11 Absatz 2 der Richtlinie 2009/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates\* angewandten gleichwertigen Regeln vorschreiben;

---

\* Richtlinie 2009/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 47).“;

ii) Buchstabe c wird gestrichen;

- b) Absatz 2 Buchstabe b Ziffer ii wird gestrichen;
- c) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
- i) Die Buchstaben c und d erhalten folgende Fassung:
- „c) vorhandene Fahrgastschiffe der Klassen C und D müssen die einschlägigen besonderen Anforderungen der vorliegenden Richtlinie sowie in allem, was nicht unter diese Anforderungen fällt, die Vorschriften der Verwaltung des Flaggenstaates erfüllen; diese Vorschriften müssen unter Berücksichtigung der besonderen örtlichen Einsatzbedingungen in den Seegebieten, in denen Schiffe dieser Klassen eingesetzt werden können, einen Sicherheitsstandard gewährleisten, der dem der Kapitel II-1 und II-2 des Anhangs I entspricht;
- bevor vorhandene Fahrgastschiffe der Klassen C und D für regelmäßige Inlandfahrten in einem Hafenstaat eingesetzt werden können, holt die Verwaltung des Flaggenstaates zu diesen Vorschriften die Zustimmung des Hafenstaates ein;
- d) ist ein Mitgliedstaat der Ansicht, dass Vorschriften, die die Verwaltung des Hafenstaates gemäß Buchstabe c dieses Absatzes auferlegt, unangemessen sind, so unterrichtet er unverzüglich die Kommission davon. Die Kommission entscheidet im Wege eines Durchführungsrechtsakts, ob die Vorschriften der Verwaltung des Hafenstaates angemessen sind. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 11 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“;
- ii) Die Buchstaben e und f werden gestrichen.
- d) Absatz 4 wird wie folgt geändert:
- i) Buchstabe a dritter Gedankenstrich erhält folgende Fassung:
- „— sie genügen in vollem Umfang den Anforderungen des Codes für die Sicherheit von Fahrzeugen mit dynamischem Auftrieb (Code of Safety for Dynamically Supported Craft – DSC-Code), IMO-EntschlieÙung A.373 (10), in seiner jeweils geltenden Fassung;“;
- ii) Buchstabe c erhält folgende Fassung:
- „c) der Bau und die Instandhaltung von Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen und ihrer Ausrüstung müssen den Klassifikationsvorschriften einer anerkannten Organisation für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge oder gleichwertigen, von einer Verwaltung gemäß Artikel 11 Absatz 2 der Richtlinie 2009/15/EG verwendeten Vorschriften entsprechen.“;
- e) die folgenden Absätze 5 und 6 werden angefügt:
- „(5) Reparaturen, Umbauten und Änderungen größerer Art an neuen und vorhandenen Schiffen und die damit zusammenhängenden Ausrüstungsarbeiten müssen den Vorschriften für neue Schiffe gemäß Absatz 2 Buchstabe a entsprechen. Umbauten an einem Schiff, die nur der größeren Überstehensfähigkeit dienen, werden nicht als Änderungen größerer Art betrachtet.“

(6) Schiffe, die vor Inkrafttreten dieser Richtlinie aus einem gleichwertigen Werkstoff gebaut wurden, müssen die Anforderungen der Richtlinie bis zum [fünf Jahre nach dem in Artikel 2 Absatz 1 zweiter Unterabsatz genannten Datum] erfüllen.“.

(6) Artikel 7 Absatz 2 wird gestrichen.

(7) Artikel 8 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 Unterabsatz 2 wird gestrichen;

b) Absatz 4 wird gestrichen.

(8) Artikel 9 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Ein Mitgliedstaat kann nach dem Verfahren des Absatzes 4 Regelungen erlassen, die für bestimmte besondere Anforderungen dieser Richtlinie einen gleichwertigen Ersatz gestatten, sofern dieser Ersatz mindestens ebenso wirksam ist wie diese Anforderungen.“;

b) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Macht ein Mitgliedstaat von Absatz 1, 2 oder 3 Gebrauch, so gelten die Unterabsätze 2 bis 5 dieses Absatzes.

Der Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission über die geplanten Regelungen, einschließlich aller Einzelheiten, die zur Bestätigung, dass der Sicherheitsstandard in ausreichender Weise aufrechterhalten bleibt, notwendig sind.

Entscheidet die Kommission innerhalb von sechs Monaten nach der Unterrichtung im Wege eines Durchführungsrechtsakts, dass die geplanten Regelungen nicht gerechtfertigt sind, so ist der betreffende Mitgliedstaat gehalten, die geplanten Regelungen zu ändern oder nicht zu erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 11 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Die erlassenen Regelungen werden in den einschlägigen nationalen Rechtsvorschriften niedergelegt und der Kommission und den übrigen Mitgliedstaaten mitgeteilt.

Die Unterrichtung über die in den Unterabsätzen 2 und 4 genannten Regelungen erfolgt mittels einer von der Kommission für diesen Zweck eingerichteten und betriebenen Datenbank. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 10a delegierte Rechtsakte über die Bedingungen für den Zugang zu dieser Datenbank zu erlassen.“;

c) Absatz 5 Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) die Kommission entscheidet im Wege eines Durchführungsrechtsakts, ob die Entscheidung des Mitgliedstaats, die zeitweilige Stilllegung des Schiffs oder Fahrzeugs bzw. die zusätzlichen Maßnahmen vorzuschreiben, wegen einer ernsten Gefährdung von Leben, Sachgut oder Umwelt gerechtfertigt ist; ist dies nicht der Fall, so ist der betreffende Mitgliedstaat zur Rücknahme der zeitweiligen Stilllegung bzw. der Maßnahmen verpflichtet. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 11 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“.

- (9) Artikel 10 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 Buchstabe d erhält folgende Fassung:
- „d) die speziellen Verweisungen auf die „internationalen Übereinkommen“ und IMO-Entschlüsse gemäß Artikel 2 Buchstaben g, m und q, Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe a, Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b und Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe b.“;
- b) die Absätze 3 und 4 erhalten folgende Fassung:
- „(3) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 10a delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels genannten Änderungen vorzunehmen.
- (4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 10a delegierte Rechtsakte zur Änderung dieser Richtlinie zu erlassen, um etwaige Änderungen an den in Artikel 2 genannten internationalen Übereinkommen nur dann von ihrem Geltungsbereich auszuschließen, wenn ausgehend von einer Untersuchung der Kommission ein offenkundiges Risiko besteht, dass durch die Änderung eines internationalen Übereinkommens das durch die Rechtsvorschriften der Union über den Seeverkehr geschaffene Niveau der Sicherheit im Seeverkehr, der Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe oder des Schutzes der Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen verringert wird oder dass die Änderung mit diesen Unionsvorschriften nicht vereinbar ist.“.
- (10) Der folgende Artikel 10a wird eingefügt:

„Artikel 10a

**Ausübung der Befugnisübertragung**

- (1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 9 Absatz 4 und Artikel 10 Absätze 3 und 4 wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
- (2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 9 Absatz 4 und Artikel 10 Absätze 3 und 4 wird der Kommission ab dem [Datum des Inkrafttretens] für unbestimmte Zeit übertragen.
- (3) Die in Artikel 9 Absatz 4 und Artikel 10 Absätze 3 und 4 genannte Befugnisübertragung kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.
- (4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016 enthaltenen Grundsätzen.

(5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 9 Absatz 4, Artikel 10 Absatz 3 oder Artikel 10 Absatz 4 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Unterrichtung über diesen Rechtsakt Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

(7) Delegierte Rechtsakte, durch die etwaige Änderungen an den internationalen Übereinkommen gemäß Artikel 10 Absatz 4 vom Geltungsbereich dieser Richtlinie ausgenommen werden, werden mindestens drei Monate vor Ablauf der Frist, die für die stillschweigende Zustimmung zu der betreffenden Änderung international festgelegt wurde, oder drei Monate vor dem geplanten Termin für das Inkrafttreten der genannten Änderung erlassen. Bis zum Inkrafttreten solcher delegierten Rechtsakte verzichten die Mitgliedstaaten darauf, Initiativen zu ergreifen, die auf die Übernahme der Änderung in nationales Recht oder auf die Anwendung der Änderung des betreffenden internationalen Übereinkommens abzielen.“.

(11) Artikel 11 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates\*.

---

\* Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).“;

b) Absatz 3 wird gestrichen.

(12) Artikel 12 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Jedes Fahrgastschiff wird von der Verwaltung des Flaggenstaates den in den Buchstaben a, b und c festgelegten Besichtigungen unterzogen:

a) einer Erstbesichtigung vor Indienststellung des Schiffes,

b) einer regelmäßigen Besichtigung, die alle zwölf Monate durchgeführt wird, und

c) zusätzlichen Besichtigungen, wenn ein Anlass dafür besteht.“;

b) Absatz 2 wird gestrichen.

(13) Artikel 13 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Alle neuen und vorhandenen Fahrgastschiffe, die die Anforderungen dieser Richtlinie erfüllen, erhalten ein Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe gemäß der Richtlinie. Das Zeugnis muss die in Anhang II festgelegte Form

haben. Das Zeugnis wird von der Verwaltung des Flaggenstaates nach der Erstbesichtigung gemäß Artikel 12 Absatz 1 Buchstabe a ausgestellt.“;

b) Absatz 3 Unterabsatz 3 erhält folgende Fassung:

„Vor Ausstellung des Fahrerlaubnisscheins für Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, die in der Inlandfahrt in einem Hafenstaat eingesetzt werden, einigt sich die Verwaltung des Flaggenstaates mit dem Hafenstaat über eventuelle Fahrbedingungen im Zusammenhang mit dem Einsatz des Fahrzeugs in diesem Staat. Entsprechende Bedingungen werden von der Verwaltung des Flaggenstaates im Fahrerlaubnisschein angegeben.“;

c) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen, gleichwertiger Ersatz und Befreiungen, die für Schiffe oder Fahrzeuge gemäß Artikel 9 Absätze 1, 2 und 3 gewährt werden, werden in dem Zeugnis des Schiffes bzw. des Fahrzeugs vermerkt.“.

(14) Artikel 14 erhält folgende Fassung:

#### *„Artikel 14*

#### **Regeln des SOLAS-Übereinkommens von 1974**

(1) Für in der Auslandfahrt eingesetzte Fahrgastschiffe legt die Union der IMO Vorschläge vor, um die derzeitige Überarbeitung der Regeln des SOLAS-Übereinkommens von 1974 (in seiner jeweils geltenden Fassung), in denen bestimmte Entscheidungen der Ermessensfreiheit der Verwaltung überlassen werden, innerhalb der IMO zu beschleunigen, eine harmonisierte Auslegung dieser Regeln festzulegen und entsprechende Änderungen zu beschließen.

(2) Die in Absatz 1 genannten Vorschläge werden der IMO auf der Grundlage der harmonisierten Regeln des Anhangs I übermittelt.“.

(15) Der folgende Artikel 16a wird eingefügt:

#### *„Artikel 16a*

#### **Bewertung**

Die Kommission bewertet die Durchführung dieser Richtlinie und legt die Ergebnisse der Bewertung dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum [sieben Jahre nach dem Datum gemäß Artikel 2 Absatz 1 Unterabsatz 2] vor.“.

(16) Anhang I wird wie folgt geändert:

a) Kapitel II-2 Teil A Absatz 13 Nummer 1 Satz 6 erhält folgende Fassung:

„Befindet sich das Schiff auf Inlandfahrt in einem anderen Mitgliedstaat, so ist eine Übersetzung in der Amtssprache dieses Hafenstaates beizufügen, wenn sie nicht Englisch oder Französisch ist.“.

b) Der einleitende Teil im ersten Absatz der Fußnote 1 zur Tabelle in Kapitel III Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„Überlebensfahrzeuge können entweder Rettungsboote oder Rettungsflöße oder eine Kombination von beiden sein; hierfür gelten die Bestimmungen der Regel III/2.2. Soweit es durch den geschützten Charakter der Reisen und/oder die günstigen Witterungsverhältnisse im Fahrtgebiet gerechtfertigt ist, kann die

Verwaltung des Flaggenstaates unter Berücksichtigung der Empfehlungen im IMO-Rundschreiben MSC/Circ.1046 folgende Ausrüstungen zulassen, sofern der Hafenmitgliedstaat dies nicht ablehnt.“.

#### *Artikel 2*

##### **Umsetzung**

- (1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis spätestens [zwölf Monate nach Inkrafttreten] die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

Sie wenden diese Vorschriften ab [zwölf Monate nach Inkrafttreten] an.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf die vorliegende Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

- (2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Vorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

#### *Artikel 3*

##### **Inkrafttreten**

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

#### *Artikel 4*

##### **Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Europäischen Parlaments*  
*Der Präsident*

*Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*