



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 4. September 2023
(OR. en)

12597/23

TRANS 335
DELECT 128

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender: Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission

Eingangsdatum: 30. August 2023

Empfänger: Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union

Nr. Komm.dok.: C(2023) 5721 final

Betr.: DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION vom 30.8.2023 zur Änderung der Richtlinie (EU) 2016/1629 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Klassifizierung der Binnenwasserstraßen der Union und der technischen Mindestvorschriften für Fahrzeuge

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument C(2023) 5721 final.

Anl.: C(2023) 5721 final



Brüssel, den 30.8.2023
C(2023) 5721 final

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

vom 30.8.2023

zur Änderung der Richtlinie (EU) 2016/1629 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Klassifizierung der Binnenwasserstraßen der Union und der technischen Mindestvorschriften für Fahrzeuge

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS

1.1 Liste der in die geografischen Zonen 1, 2 und 3 eingeteilten Binnenwasserstraßen des Unionsnetzes

Damit ein Schiff Binnenwasserstraßen befahren darf, benötigt es ein Zeugnis für Binnenschiffe, mit dem bestätigt wird, dass das betreffende Schiff die Anforderungen der Richtlinie (EU) 2016/1629 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe¹ erfüllt.

Diese Anforderungen sind für verschiedene Schiffsarten je nach befahrener Zone festgelegt.

Nach Artikel 4 der Richtlinie (EU) 2016/1629 werden die Binnenwasserstraßen der Union für die Zwecke der genannten Richtlinie in die Zonen 1, 2, 3 und 4 klassifiziert. Anhang I der genannten Richtlinie enthält eine Liste der in die Zonen 1, 2 und 3 eingeteilten Binnenwasserstraßen der Union.

In der Richtlinie (EU) 2016/1629 ist kein Verfahren für die Einteilung der Wasserstraßen in Zonen vorgesehen; die Einteilung obliegt den Mitgliedstaaten.

Die Einteilung beruht im Allgemeinen auf den baulichen Anforderungen, die aufgrund der möglichen Wellenhöhe in den betreffenden Zonen an die Schiffe zu stellen sind. Bei den Zonen 1 und 2 handelt es sich in der Regel um Großgewässer (z. B. große Seen) und Meerestgewässer, in denen Binnenschiffe verkehren können. Bei Zone 3 handelt es sich um eine Grundzone mit den wichtigsten Flüssen in der EU (Rhein, Donau). Die übrigen Wasserstraßen werden Zone 4 zugeordnet.

Nach Artikel 4 Absatz 2 kann die Kommission die Klassifizierung der Wasserstraßen in Anhang I ändern, wenn die Mitgliedstaaten dies in Bezug auf Wasserstraßen in ihrem Hoheitsgebiet beantragen.

Bei der Kommission ist ein Antrag Frankreichs auf genauere Beschreibung der Zone 1 in seinem Hoheitsgebiet eingegangen.

Bei der Kommission ist ein Antrag Deutschlands auf Änderung der Wasserstraßenzonen 1, 2 und 3 in seinem Hoheitsgebiet eingegangen.

1.2 Technische Mindestvorschriften für Fahrzeuge auf Binnenwasserstraßen der Zonen 1, 2, 3 und 4

1.2.1 Europäischer Ausschuss für die Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure – CESNI)

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) ist eine internationale Organisation mit Regelungsbefugnissen für die Binnenschifffahrt auf dem Rhein. Zu den Vertragsstaaten der ZKR gehören vier EU-Mitgliedstaaten (Belgien, Deutschland, Frankreich, die Niederlande) und die Schweiz.

¹ 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 (ABl. L 252 vom 16.9.2016, S. 118).

2015 hat die ZKR die Einsetzung und die Arbeitsweise des Europäischen Ausschusses für die Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) gebilligt. Zu den Aufgaben dieses Ausschusses zählt die Verabschiedung technischer Standards in verschiedenen Bereichen der Binnenschifffahrt, darunter insbesondere für Schiffe, Informationstechnologie und Besatzung, die einheitliche Auslegung dieser Standards und der entsprechenden Verfahren sowie Beratungen über die Sicherheit der Schifffahrt, den Umweltschutz und andere Schifffahrtsthemen.

Der CESNI setzt sich aus Sachverständigen zusammen, die die ZKR-Mitgliedstaaten vertreten, wobei jeder Staat über eine Stimme verfügt.

Die EU ist weder Vertragsstaat der ZKR noch des CESNI. Sie kann sich jedoch – wie andere internationale Organisationen, deren Aufgaben sich auf die Zuständigkeitsbereiche des CESNI erstrecken – ohne Stimmrecht an den Arbeiten des CESNI beteiligen.

Die ZKR verfügt über langjährige Erfahrung bei der Festlegung von technischen Vorschriften für Binnenschiffe. Der CESNI wurde unter Beteiligung von vier EU-Mitgliedstaaten und der Schweiz unter dem Dach der ZKR eingesetzt; er verfügt somit über die erforderliche Fachkompetenz, um Standards für das gesamte Netz der Binnenwasserstraßen in der Europäischen Union festzulegen.

Vor der Annahme eines neuen ES-TRIN durch den CESNI-Ausschuss wird das Verfahren gemäß Artikel 218 Absatz 9 AEUV durchgeführt. Mit dem unlängst angenommenen Beschluss (EU) 2022/1962 des Rates vom 13. Oktober 2022 über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union im Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt und in der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt zu der Annahme von Standards über technische Vorschriften für Binnenschiffe und Binnenschifffahrtswasserdienstleistungen² zu vertreten ist, wurde der im Namen der Union im Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt am 13. Oktober 2022 zu vertretende Standpunkt festgelegt. Der Standpunkt bestand darin, der Annahme des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN) 2023/1 zuzustimmen.

1.2.2 Europäischer Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN)

Zu den vom CESNI festgelegten Standards gehört der Europäische Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN). Dieser Standard enthält einheitliche technische Vorschriften, die für die Sicherheit von Binnenschiffen notwendig sind. Er beinhaltet Bestimmungen für den Bau, die Einrichtung und Ausrüstung von Binnenschiffen, besondere Bestimmungen für bestimmte Schiffsarten, Bestimmungen über die Schiffs Kennzeichnung, Muster für Zeugnisse und Register, Übergangsbestimmungen sowie Anweisungen für die Anwendung des technischen Standards.

Die erste Ausgabe des ES-TRIN (ES-TRIN 2015/1) wurde auf der Sitzung des CESNI vom 26. November 2015 angenommen.

Der ES-TRIN wird regelmäßig unter Berücksichtigung der Arbeit der CESNI-Arbeitsgruppen aktualisiert; ebenso regelmäßig wird die Bezugnahme im EU-Recht (2017³, 2019⁴, 2021⁵) und in den Verordnungen der ZKR an die jeweils neueste Ausgabe des ES-TRIN angepasst.

² ABl. L 270 vom 18.10.2022, S. 62.

³ Delegierte Richtlinie (EU) 2018/970 der Kommission vom 18. April 2018 zur Änderung der Anhänge II, III und V der Richtlinie (EU) 2016/1629 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe (ABl. L 174 vom 10.7.2018, S. 15).

Eine regelmäßige Aktualisierung des ES-TRIN ist notwendig, um

- in der Binnenschifffahrt ein hohes Maß an Sicherheit zu gewährleisten;
- mit der technischen Entwicklung Schritt zu halten (z. B. in Bezug auf Steuerhäuser, Navigationsgeräte);
- die Vereinbarkeit mit dem Rechtsrahmen der EU zu gewährleisten (z. B. Verordnung über nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte).

Die aktualisierte Ausgabe des ES-TRIN (ES-TRIN 2023/1) wurde auf der Sitzung des CESNI vom 13. Oktober 2022 angenommen. Diese Ausgabe enthält verschiedene Änderungen, vor allem in Bezug auf

- Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt und Brennstoffzellen,
- Rettungswesten,
- Nachbehandlungssysteme,
- Abwassersammlung,
- fest installierte Feuerlöschanlagen für den Objektschutz,
- Sportfahrzeuge,
- elektrische Antriebsmaschinen hinter dem Achterpiekschott,
- Reparatur von in Betrieb befindlichen Maschinen,
- höhenverstellbare Steuerhäuser,
- Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger,
- Aktualisierung der Bezugnahmen auf den ES-RIS 2023/1,
- Spezialanker mit verminderter Ankermasse

sowie redaktionelle Korrekturen.

1.2.3 Kohärenz der Regelwerke mit technischen Vorschriften

Die Richtlinie (EU) 2016/1629 enthält in Anhang II eine direkte Bezugnahme auf den ES-TRIN 2021/1.

Im Interesse der Kohärenz zwischen zwei bestehenden Regelwerken (ZKR und EU) im Bereich der technischen Vorschriften für Binnenschiffe ist es angebracht, den ES-TRIN 2021/1 durch den ES-TRIN 2023/1 zu ersetzen und denselben Anwendungsbeginn vorzusehen. Der ES-TRIN 2023/1 gilt nach dem Unionsrecht und den Verordnungen der ZKR ab dem 1. Januar 2024.

⁴ Delegierte Verordnung (EU) 2019/1668 der Kommission vom 26. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie (EU) 2016/1629 des Europäischen Parlaments und des Rates über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ABl. L 256 vom 7.10.2019, S. 1).

⁵ Delegierte Verordnung (EU) 2021/1308 der Kommission vom 28. April 2021 zur Änderung der Anhänge I und II der Richtlinie (EU) 2016/1629 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Änderung der Liste der Binnenwasserstraßen der Union und der technischen Mindestvorschriften für Fahrzeuge (ABl. L 284 vom 9.8.2021, S. 1)

2. KONSULTATIONEN VOR ANNAHME DES RECHTSAKTS

Nach Artikel 32 der Richtlinie (EU) 2016/1629 muss die Kommission im Einklang mit den Grundsätzen der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung vor Annahme eines delegierten Rechtsakts die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen konsultieren. Die Sachverständigengruppe der Kommission für technische Vorschriften für Binnenschiffe wurde zum Entwurf des delegierten Rechtsakts konsultiert.

3. RECHTLICHE ASPEKTE DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS

3.1 Liste der in die geografischen Zonen 1, 2 und 3 eingeteilten Binnenwasserstraßen des Unionsnetzes

Anhang I enthält eine Liste der in die Zonen 1, 2 und 3 eingeteilten Wasserstraßen der Union.

In Artikel 4 Absatz 2 wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 32 delegierte Rechtsakte zur Änderung von Anhang I im Hinblick auf die Änderung der Klassifizierung von Wasserstraßen — einschließlich ihrer Aufnahme oder Streichung — zu erlassen. Eine solche Änderung von Anhang I kann nur auf Antrag des Mitgliedstaats erfolgen, in dessen Hoheitsgebiet die betreffende Wasserstraße liegt.

Es ist angebracht, Anhang I auf der Grundlage von Anträgen Frankreichs und Deutschlands auf Änderung der Klassifizierung von Wasserstraßen in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet zu ändern.

3.2 Aktualisierung der Bezugnahme auf den ES-TRIN

In Anhang II der Richtlinie (EU) 2016/1629 wird auf den ES-TRIN 2021/1 (technische Vorschriften für Fahrzeuge auf Binnenwasserstraßen) Bezug genommen. Nach Artikel 31 Absatz 1 der genannten Richtlinie ist die Kommission befugt, diese Bezugnahme an die jeweils neueste Ausgabe des ES-TRIN anzupassen und den Beginn der Anwendung festzulegen. Mit dem delegierten Rechtsakt wird die Aktualisierung gewährleistet und der Beginn der Anwendung auf den 1. Januar 2024 festgelegt, was dem Beginn der Anwendung des ES-TRIN 2023/1 gemäß den Verordnungen der ZKR entspricht.

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

vom 30.8.2023

zur Änderung der Richtlinie (EU) 2016/1629 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Klassifizierung der Binnenwasserstraßen der Union und der technischen Mindestvorschriften für Fahrzeuge

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die 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/EG⁶, insbesondere auf Artikel 4 Absatz 2 und Artikel 31 Absatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Richtlinie (EU) 2016/1629 wurde ein harmonisiertes System zur Ausstellung technischer Zeugnisse für Binnenschiffe nach einheitlichen technischen Vorschriften geschaffen.
- (2) Anhang I der Richtlinie (EU) 2016/1629 enthält die Liste der in die geografischen Zonen 1, 2 und 3 eingeteilten Binnenwasserstraßen des Unionsnetzes.
- (3) Eine Änderung der Klassifizierung von Wasserstraßen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats, einschließlich der Aufnahme und Streichung von Wasserstraßen, kann nur auf Antrag des betreffenden Mitgliedstaats erfolgen.
- (4) Die Französische Republik beantragte eine Änderung der Klassifizierung von Wasserstraßen in Zone 1 ihres Hoheitsgebiets. Insbesondere übermittelte sie die genauen Positionen und eine genaue Beschreibung der Zone 1 in Frankreich.
- (5) Die Bundesrepublik Deutschland beantragte eine Änderung der Liste der Wasserstraßen in den Zonen 1, 2 und 3 ihres Hoheitsgebiets. Insbesondere hat sie die Wasserstraßen in den Zonen 2 und 3 ihres Hoheitsgebiets konkreter gefasst, eine detaillierte Kilometrierung der Elbe und eine genaue Beschreibung der Mündung bestimmter Flüsse übermittelt.
- (6) Des Weiteren ist in Anhang II der Richtlinie (EU) 2016/1629 festgelegt, dass für Fahrzeuge auf Binnenwasserstraßen in den Zonen 1, 2 und 3 des Unionsnetzes die im ES-TRIN 2021/1 aufgeführten technischen Vorschriften gelten. Im ES-TRIN sind die einheitlichen technischen Vorschriften festgelegt, die erforderlich sind, um die Sicherheit von Binnenschiffen zu gewährleisten, unter Berücksichtigung der Art des betreffenden Schiffes und auch der Zone, in der es eingesetzt wird. Daher können sich Änderungen, die Zonen innerhalb der Mitgliedstaaten betreffen, auf die Anwendbarkeit des ES-TRIN in diesen Gebieten auswirken.

⁶ ABl. L 252 vom 16.9.2016, S. 118.

- (7) Die Tätigkeit der Union im Bereich der Binnenschifffahrt sollte darauf ausgerichtet sein, bei der Ausgestaltung der technischen Vorschriften für Binnenschiffe in der Union Einheitlichkeit zu gewährleisten.
- (8) Der Europäische Ausschuss für die Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure – CESNI) wurde am 3. Juni 2015 unter dem Dach der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) geschaffen, um technische Standards für verschiedene Bereiche der Binnenschifffahrt auszuarbeiten, darunter insbesondere für Schiffe, Informationstechnologie und Besatzung.
- (9) Der CESNI hat auf seiner Sitzung vom 13. Oktober 2022 eine neue Ausgabe des Standards für technische Vorschriften für Binnenschiffe verabschiedet, nämlich den ES-TRIN 2023/1⁷. Der neue Standard enthält Bestimmungen für den Bau, die Einrichtung und die Ausrüstung von Binnenschiffen, besondere Bestimmungen für bestimmte Schiffsarten wie Fahrgastschiffe, Schubverbände und Containerschiffe, Bestimmungen für das automatische Schiffsidentifikationssystem, Bestimmungen für die Schiffskennzeichnung, ein Muster für Zeugnisse und Register, Übergangsbestimmungen sowie Anweisungen für die Anwendung des technischen Standards.
- (10) Die Richtlinie (EU) 2016/1629 sollte daher entsprechend geändert werden.
- (11) Damit die Mitgliedstaaten ihre internen Vorschriften für technische Einrichtungen und Kontrollstellen an den neuen ES-TRIN 2023/1 anpassen können, sollte die Anwendung des ES-TRIN 2023/1 aufgeschoben werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie (EU) 2016/1629 wird wie folgt geändert:

1. Anhang I erhält die Fassung des Anhangs I der vorliegenden Verordnung.
2. Anhang II erhält die Fassung des Anhangs II der vorliegenden Verordnung.

Artikel 2

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

Artikel 1 Nummer 2 gilt ab dem 1. Januar 2024.

⁷ Beschluss CESNI 2022-II-1.

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

Brüssel, den 30.8.2023

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN