



Brüssel, den 9. Februar 2026
(OR. en)

6086/26
ADD 1

TRANS 55
MAR 20

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	29. Januar 2026
Empfänger:	Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union

Nr. Komm.dok.:	SWD(2026) 28 final
Betr.:	ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN EIGNUNGSPRÜFUNG (ZUSAMMENFASSUNG) Markzugang für den Binnenschiffverkehrsverkehr

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument SWD(2026) 28 final.

Anl.: SWD(2026) 28 final



Brüssel, den 29.1.2026
SWD(2026) 28 final

ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

EIGNUNGSPRÜFUNG (ZUSAMMENFASSUNG)

Markzugang für den Binnenschiffverkehrsverkehr

{SEC(2026) 50 final} - {SWD(2026) 27 final}

1. Einführung

Diese Eignungsprüfung umfasst sieben Rechtsakte¹, die den Zugang zum EU-Binnenmarkt für den Binnenschiffverkehrsverkehr regeln. Sie stützt sich auf Konsultationen der Interessenträger, Überprüfungen von Marktbeobachtungsberichten und Nachweise für die Umsetzung.

2. Erwartetes Ergebnis der Intervention

Ziel der in den Anwendungsbereich fallenden Rechtsakte (Rechtsrahmen) war es, den Binnenschiffverkehrsmarkt in einen Binnenmarkt umzuwandeln. Für die Bewertung wurden sie in zwei Säulen eingeteilt. Die **Rechtsvorschriften der Säule 1**² zielten darauf ab, die Preisgestaltung zu liberalisieren, marktbeschränkende Praktiken abzuschaffen und Überkapazitäten zu beseitigen. Die **Rechtsvorschriften der Säule 2**³ konzentrierten sich auf einen gleichberechtigten Marktzugang in der gesamten EU und die Harmonisierung der Qualifikationen für Verkehrsunternehmen.

3. Schlussfolgerungen

Der Rahmen hat sich als weitgehend **wirksam** erwiesen.

Was die **Effizienz** betrifft, so lassen die erfassten Informationen keine belastbaren Schlussfolgerungen zu. Dennoch schätzen die Verwaltungen der Mitgliedstaaten den Beitrag des Rechtsrahmens zur Wettbewerbsfähigkeit.

Kohärenz: Der Rechtsrahmen ist im Allgemeinen an internationale Abkommen angeglichen; die Komplexität der Verwaltungspraxis erfordert jedoch die Einleitung eines förmlichen Koordinierungsverfahrens⁴ in den Fällen, in denen Rechtsakte von Flusskommissionen die Zuständigkeit der EU betreffen. Vorübergehende Inkohärenzen bestimmter Vorschriften sind ebenfalls auf die Komplexität zurückzuführen. Es wurde eine terminologische Diskrepanz zur Richtlinie über Berufsqualifikationen festgestellt (wissens- vs. kompetenzbasierter Ansatz). Die externe Kohärenz mit der Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr und der eFTI-Verordnung ist gewahrt, könnte jedoch gegenüber dem AEUV und zwischen den verschiedenen Rechtsinstrumenten in der Binnenschiffahrt gestärkt werden, insbesondere in Bezug auf die Richtlinie über die Anerkennung von Berufsqualifikationen für Besatzungsmitglieder. Außerdem mangelt es an interner Kohärenz der Rechtsvorschriften der zweiten Säule in Bezug auf die Personenbeförderung.

Die Interessenträger erkannten den **EU-Mehrwert des Rechtsrahmens** an: ein hohes Maß an Harmonisierung, das zu gleichen Wettbewerbsbedingungen für Unternehmen führt, außerdem

¹ - Verordnung (EWG) Nr. 11/1960 in der geänderten Fassung,
- Richtlinie 87/540/EWG des Rates,
- Verordnung (EWG) Nr. 2919/85 des Rates,
- Verordnung (EWG) Nr. 3921/91 des Rates,
- Verordnung (EG) Nr. 1356/96 des Rates,
- Verordnung (EG) Nr. 718/1999 des Rates in der geänderten Fassung,
- Richtlinie 96/75/EG des Rates in der geänderten Fassung.

² Verordnung (EWG) Nr. 11/1960 des Rates, Richtlinie 96/75/EG des Rates und Verordnung (EG) Nr. 718/1999 des Rates.

³ Verordnung (EWG) Nr. 2919/85 des Rates, Verordnung (EWG) Nr. 3921/91 des Rates, Verordnung (EG) Nr. 1356/96 des Rates und Richtlinie 87/540/EWG des Rates.

⁴ Artikel 218 Absatz 9 AEUV

Nichtdiskriminierung. Die Rechtsform der Richtlinie lässt Raum für unterschiedliche Umsetzungen.

Der Rechtsrahmen war und ist für die Verwirklichung des EU-Binnenmarkts und der gemeinsamen Verkehrspolitik **von Bedeutung** – für den Erhalt dieser Errungenschaften ist er nach wie vor relevant.

Insgesamt wurde festgestellt, dass die Rechtsvorschriften ihren Zweck erfüllen.

4. Gewonnene Erkenntnisse

Rechtsvorschriften der Säule 1

Eine veraltete und inzwischen überholte Bezugnahme in der Verordnung (EWG) Nr. 11/1960 auf Ausnahmen für bestimmte Güter⁵ könnte die Rechtsklarheit beeinträchtigen. Mit der Umsetzung der eFTI-Verordnung wird ab Juli 2027 der Verwaltungsaufwand verringert.

Rechtsvorschriften der Säule 2

Die Kabotagevorschriften enthalten keine Definition des Begriffs „vorübergehend“.

Die Einführung digitaler (Schiffs-)Dokumente könnte die Effizienz weiter verbessern und den Sektor zu papierlosen Lösungen bewegen. Nach Möglichkeit sollten Gelegenheiten zur Vereinfachung der Verwaltung durch Rationalisierung im Bereich der Zeugnisse⁶ geprüft werden.

In Bezug auf die Umsetzung der Richtlinie 87/540/EWG des Rates ergab die Bewertung, dass die Einführung eines EU-weiten digitalen Musters für Zeugnisse von Beförderungsunternehmen Vereinfachungen ermöglichen würde. Deren Anhang – der eine Liste der erforderlichen Kenntnisse enthält – könnte aktualisiert und die Kohärenz mit dem kompetenzbasierten Ansatz der Richtlinie über die Anerkennung von Berufsqualifikationen für Besatzungsmitglieder gestärkt werden. Die Anwendungsbereiche von Rechtsakten innerhalb von Säule 2 könnten einander angeglichen werden (Personenbeförderungsunternehmen bzw. Rechtsvorschriften über den Berufszugang).

Das Überwachungssystem ist unzureichend, was die Analyse der Effizienz erschwert. Es ist empfehlenswert, bei den Anforderungen zu Überwachung und Berichterstattung Synergieeffekte mit anderen Rechtsvorschriften und Datenerhebungsmethoden zu nutzen.

⁵ Artikel 1 der Verordnung (EWG) Nr. 11/1960 enthält einen Verweis auf die Anlagen I und III des Vertrags über die Gründung der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl, der überholt ist.

⁶ Z. B. anstelle der *Rheinschiffahrts- Zugehörigkeitsurkunde* Eintragung der einschlägigen Angaben zum Eigentum an dem Schiff im *Unionszeugnis für Binnenschiffe*. Bestehende Verordnungen lassen dies bereits zu, wenn das *Unionszeugnis für Binnenschiffe* und das Registerzeugnis für ein bestimmtes Schiff von demselben Staat ausgestellt werden. Eine CESNI-Arbeitsgruppe prüft derzeit die praktischen Aspekte eines solchen Ansatzes.