|  |  |
| --- | --- |
| Europäisches Parlament2014-2019 |  |

Plenarsitzungsdokument

<NoDocSe>A8-0326/2018</NoDocSe>

<Date>{15/10/2018}15.10.2018</Date>

<RefProcLect>\*\*\*I</RefProcLect>

<TitreType>BERICHT</TitreType>

<Titre>über den Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Hafenauffangeinrichtungen für die Entladung von Abfällen von Schiffen, zur Aufhebung der Richtlinie 2000/59/EG und zur Änderung der Richtlinien 2009/16/EG und 2010/65/EU</Titre>

<DocRef>(COM(2018)0033 – C8-0014/2018 – 2018/0012(COD))</DocRef>

<Commission>{TRAN}Ausschuss für Verkehr und Tourismus</Commission>

Berichterstatterin: <Depute>Gesine Meissner

</Depute>

Verfasser der Stellungnahme (\*):

Bas Eickhout, Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit

(\*) Assoziierter Ausschuss – Artikel 54 der Geschäftsordnung

PR\_COD\_1amCom

|  |
| --- |
| Erklärung der benutzten Zeichen |
|  \* Anhörungsverfahren \*\*\* Zustimmungsverfahren \*\*\*I Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (erste Lesung) \*\*\*II Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (zweite Lesung) \*\*\*III Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (dritte Lesung)(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der im Entwurf eines Rechtsakts vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.) |

|  |
| --- |
| Änderungsanträge zu einem Entwurf eines Rechtsakts |
| **Änderungsanträge des Parlaments in Spaltenform**Streichungen werden durch ***Fett- und Kursivdruck*** in der linken Spalte gekennzeichnet. Textänderungen werden durch ***Fett- und Kursivdruck*** in beiden Spalten gekennzeichnet. Neuer Text wird durch ***Fett- und Kursivdruck*** in der rechten Spalte gekennzeichnet.Aus der ersten und der zweiten Zeile des Kopftextes zu jedem der Änderungsanträge ist der betroffene Abschnitt des zu prüfenden Entwurfs eines Rechtsakts ersichtlich. Wenn sich ein Änderungsantrag auf einen bestehenden Rechtsakt bezieht, der durch den Entwurf eines Rechtsakts geändert werden soll, umfasst der Kopftext auch eine dritte und eine vierte Zeile, in der der bestehende Rechtsakt bzw. die von der Änderung betroffene Bestimmung des bestehenden Rechtsakts angegeben werden.**Änderungsanträge des Parlaments in Form eines konsolidierten Textes**Neue Textteile sind durch ***Fett- und Kursivdruck*** gekennzeichnet. Auf Textteile, die entfallen, wird mit dem Symbol ▌hingewiesen oder diese Textteile erscheinen durchgestrichen. Textänderungen werden gekennzeichnet, indem der neue Text in ***Fett- und Kursivdruck*** steht und der bisherige Text gelöscht oder durchgestrichen wird.Rein technische Änderungen, die von den Dienststellen im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes vorgenommen werden, werden allerdings nicht gekennzeichnet. |

INHALT

Seite

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHLIESSUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS 5

BEGRÜNDUNG 61

ANLAGE: LISTE DER EINRICHTUNGEN UND PERSONEN, VON DENEN DIE BERICHTERSTATTERIN BEITRÄGE ERHALTEN HAT 64

STELLUNGNAHME des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit 65

STELLUNGNAHME des Fischereiausschusses 102

VERFAHREN DES FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSSES 122

NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSS 123

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHLIESSUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Hafenauffangeinrichtungen für die Entladung von Abfällen von Schiffen, zur Aufhebung der Richtlinie 2000/59/EG und zur Änderung der Richtlinien 2009/16/EG und 2010/65/EU

(COM(2018)0033 – C8-0014/2018 – 2018/0012(COD))

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

*Das Europäische Parlament*,

– unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2018)0033),

– gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 100 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C8-0014/2018),

– gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

– unter Hinweis auf die Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 23. Mai 2018[[1]](#footnote-1),

– nach Anhörung des Europäischen Ausschusses der Regionen,

– gestützt auf Artikel 59 seiner Geschäftsordnung,

– unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Verkehr und Tourismus sowie die Stellungnahmen des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit und des Fischereiausschusses (A8-0326/2018),

1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;

2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie ihren Vorschlag ersetzt, entscheidend ändert oder beabsichtigt, ihn entscheidend zu ändern;

3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

<RepeatBlock-Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>1</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Titel 1</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| Vorschlag für eine | Vorschlag für eine |
| RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES | RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES |
| über Hafenauffangeinrichtungen für die Entladung von Abfällen von Schiffen, zur Aufhebung der Richtlinie2000/59/EG und zur Änderung der Richtlinien 2009/16/EG und 2010/65/EU | über Hafenauffangeinrichtungen für die Entladung von Abfällen von Schiffen, zur Aufhebung der Richtlinie2000/59/EG und zur Änderung der Richtlinien***2005/35/EG,*** 2009/16/EG und 2010/65/EU |

(Diese Änderung steht im Zusammenhang mit der Änderung hinsichtlich Artikel 20a (neu), mit der vorgeschlagen wird, die Begriffsbestimmung für Schadstoffe in der Richtlinie über die Meeresverschmutzung durch Schiffe zu ändern.)

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>2</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 1 a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***(1a) Im Ziel für nachhaltige Entwicklung Nr. 14 der Vereinten Nationen wird auf die Bedrohungen aufgrund der Verschmutzung der Meere, der Nährstoffanreicherung, der Ressourcenverknappung und des Klimawandels hingewiesen, die allesamt in erster Linie vom Menschen verursacht werden. Diese Bedrohungen erhöhen den Druck auf die Ökosysteme wie etwa auf biologische Vielfalt und natürliche Infrastruktur und schaffen weltweite sozioökonomische Probleme, die unter anderem Risiken für Gesundheit und Sicherheit sowie finanzielle Unwägbarkeiten nach sich ziehen. Die Europäische Union muss tätig werden, damit die Meeresfauna geschützt wird und Menschen, die – im Beruf, als Ressource oder in der Freizeit – auf die Ozeane angewiesen sind, unterstützt werden.***  |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>3</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 4</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| (4) In den letzten beiden Jahrzehnten wurden am MARPOL-Übereinkommen und seinen ***Anhängen*** wichtige Änderungen vorgenommen, mit denen strengere Normen und Verbote für das Einbringen von Abfällen von Schiffen auf See eingeführt wurden. | (4) In den letzten beiden Jahrzehnten wurden am MARPOL-Übereinkommen und seinen ***Anlagen*** wichtige Änderungen vorgenommen, mit denen strengere Normen ***für die Entladung von Abfällen*** und Verbote für das Einbringen von Abfällen von Schiffen auf See eingeführt wurden. |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>4</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 5 a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***(5a) Die Union sollte sich jedoch weiterhin in der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) um ein Verbot des Einleitens von Abwässern aus offenen Nass-Scrubbern und bestimmten Ladungsrückständen bemühen, damit für seetüchtige und in der Binnenschifffahrt in der Union eingesetzte Wasserfahrzeuge gleichermaßen strenge Regeln gelten.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>5</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 5 b (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***(5b) Die Mitgliedstaaten sollten dazu angehalten werden, das Einbringen von Abwässern aus offenen Nass-Scrubbern und bestimmter Ladungsrückstände in ihren Hoheitsgewässern zu verbieten.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>6</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 5 c (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***(5c)*** ***Das übergeordnete Ziel der Richtlinie besteht darin, das Einbringen von Abfällen von Schiffen ins Meer zu verhindern. Daher sollten Abfälle von Reparaturarbeiten und Sedimente von Reinigungsarbeiten oder von der Reparatur von Ballasttanks nicht in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallen, da diese Abfälle stets an Land entladen werden, wenn sich ein Schiff am Liegeplatz oder in einem Trockendock befindet.*** ***Abfälle von Reparaturarbeiten und Sedimente von Reinigungsarbeiten oder von der Reparatur von Ballasttanks werden durch das EU-Abfallrecht bzw. das Ballastwasser-Übereinkommen der IMO geregelt.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>7</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 7</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| (7) Trotz dieser regulatorischen Entwicklungen kommt es jedoch noch immer vor, dass Abfälle auf See eingebracht werden. Dies ist auf eine Kombination von Faktoren zurückzuführen, nämlich dass in den Häfen nicht immer geeignete Hafenauffangeinrichtungen verfügbar sind, dass die Vorschriften häufig unzureichend durchgesetzt werden und dass es an Anreizen für die Entladung der Abfälle an Land mangelt. | (7) Trotz dieser regulatorischen Entwicklungen kommt es jedoch noch immer vor, dass Abfälle auf See eingebracht werden***, was immense Kosten für Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft verursacht***. Dies ist auf eine Kombination von Faktoren zurückzuführen, nämlich dass in den Häfen nicht immer geeignete Hafenauffangeinrichtungen verfügbar sind, dass die Vorschriften häufig unzureichend durchgesetzt werden und dass es an Anreizen für die Entladung der Abfälle an Land mangelt. |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>8</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 7 a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***(7a)*** ***Trotz bereits erzielter Verbesserungen fallen insbesondere auf Kreuzfahrtschiffen unter Umständen immer noch viele Lebensmittelabfälle an. Die Bewirtschaftung von Lebensmittelabfällen ist nach wie vor ein Bereich, in dem die Entwicklung von Verfahren zur getrennten Abfallsammlung und zur Wiederverwendung angezeigt ist.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>9</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 7 b (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***(7b) Initiativen der Fischereiwirtschaft zur Verringerung von Fischereiabfällen oder zur Bergung von Kunststoffabfällen wie etwa verloren gegangenem Fanggerät sollten begrüßt werden.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>10</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 8</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| (8) Wie aus der REFIT-Bewertung der Richtlinie 2000/59/EG hervorgeht, hat die Richtlinie seit ihrem Inkrafttreten dazu beigetragen, die Abfallmengen, die in Hafenauffangeinrichtungen entladen werden, zu erhöhen, und hat damit einen maßgeblichen Anteil daran, dass weniger Abfälle auf See eingebracht werden. | (8) ***Gemäß der Richtlinie 2000/59/EG müssen alle Schiffe, die einen europäischen Hafen anlaufen, bereits einen Beitrag zu den Kosten der Hafenauffangeinrichtungen leisten, auch wenn sie diese nicht nutzen.*** Wie aus der REFIT-Bewertung der Richtlinie 2000/59/EG hervorgeht, hat die Richtlinie ***somit*** seit ihrem Inkrafttreten dazu beigetragen, die Abfallmengen, die in Hafenauffangeinrichtungen entladen werden, zu erhöhen, und hat damit einen maßgeblichen Anteil daran, dass weniger Abfälle auf See eingebracht werden. |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>11</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 9</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| (9) Die REFIT-Bewertung hat auch gezeigt, dass die Richtlinie 2000/59/EG aufgrund von Widersprüchlichkeiten im Vergleich zum MARPOL-Rahmen nicht in vollem Umfang wirksam war. Darüber hinaus haben die Mitgliedstaaten die zentralen Konzepte der Richtlinie wie die Angemessenheit der Einrichtungen, die Voranmeldung von Abfällen und die obligatorische Entladung von Abfällen in Hafenauffangeinrichtungen sowie die Ausnahmen für Schiffe im Liniendienst unterschiedlich ausgelegt. In der Bewertung wurden eine stärkere Harmonisierung dieser Konzepte und eine weitere Angleichung an das MARPOL-Übereinkommen gefordert, um unnötigen Verwaltungsaufwand sowohl für die Häfen als auch die Hafennutzer zu vermeiden. | (9) Die REFIT-Bewertung hat auch gezeigt, dass die Richtlinie 2000/59/EG aufgrund von Widersprüchlichkeiten im Vergleich zum MARPOL-Rahmen nicht in vollem Umfang wirksam war. Darüber hinaus haben die Mitgliedstaaten die zentralen Konzepte der Richtlinie wie die Angemessenheit der Einrichtungen, die Voranmeldung von Abfällen und die obligatorische Entladung von Abfällen in Hafenauffangeinrichtungen sowie die Ausnahmen für Schiffe im Liniendienst unterschiedlich ausgelegt. In der Bewertung wurden eine stärkere Harmonisierung dieser Konzepte und eine weitere Angleichung an das MARPOL-Übereinkommen gefordert, um unnötigen Verwaltungsaufwand sowohl für die Häfen als auch die Hafennutzer zu vermeiden. ***Die Verpflichtung zum Entladen muss vollständig an die im MARPOL-Übereinkommen enthaltenen Bestimmungen über das Einleiten von Abfällen angeglichen werden.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>12</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 11</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| (11) Die Richtlinie 2008/98/EG enthält die wichtigsten Grundsätze der Abfallbewirtschaftung, darunter das Verursacherprinzip und die Abfallhierarchie, mit der Wiederverwendung und Recycling von Abfall Vorrang vor anderen Arten der Abfallverwertung und -entsorgung erhalten und die die Einrichtung von Systemen für die getrennte Sammlung von Abfällen erforderlich macht. ***Diese*** Verpflichtungen gelten auch für die Bewirtschaftung von Abfällen von Schiffen. | (11) Die Richtlinie 2008/98/EG enthält die wichtigsten Grundsätze der Abfallbewirtschaftung, darunter das Verursacherprinzip und die Abfallhierarchie, mit der Wiederverwendung und Recycling von Abfall Vorrang vor anderen Arten der Abfallverwertung und -entsorgung erhalten und die die Einrichtung von Systemen für die getrennte Sammlung von Abfällen erforderlich macht. ***Darüber hinaus ist das Konzept der erweiterten Herstellerverantwortung ein Leitgrundsatz des Abfallrechts der Union, auf dessen Grundlage die Hersteller während des gesamten Lebenszyklus ihrer Produkte für deren Auswirkungen auf die Umwelt verantwortlich sind. Jene*** Verpflichtungen gelten auch für die Bewirtschaftung von Abfällen von Schiffen. |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>13</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 12</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| (12) Die getrennte Sammlung von Abfällen von Schiffen einschließlich nicht mehr genutzter Fanggeräte ist notwendig, um ihre ***weitere Verwertung*** in der nachgelagerten Abfallbewirtschaftungskette zu gewährleisten. An Bord der Schiffe wird der Müll im Einklang mit internationalen Normen und Standards häufig getrennt, und die Rechtsvorschriften der Union sollten sicherstellen, dass diese Bemühungen um eine Abfalltrennung an Bord nicht dadurch untergraben werden, dass Regelungen für getrennte Abfallsammlung an Land fehlen. | (12) Die getrennte Sammlung von Abfällen von Schiffen einschließlich nicht mehr genutzter Fanggeräte ist notwendig, um ihre ***Rückgewinnung für die Wiederverwendung oder das Recycling*** in der nachgelagerten Abfallbewirtschaftungskette zu gewährleisten ***und zu verhindern, dass sie Meerestieren und der Meeresumwelt schaden***. An Bord der Schiffe wird der Müll im Einklang mit internationalen Normen und Standards häufig getrennt, und die Rechtsvorschriften der Union sollten sicherstellen, dass diese Bemühungen um eine Abfalltrennung an Bord nicht dadurch untergraben werden, dass Regelungen für getrennte Abfallsammlung an Land fehlen. ***Die Mitgliedstaaten sollten Systeme der getrennten Abfallsammlung unterstützen, die am besten auf die Merkmale der Häfen zugeschnitten sind.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>14</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 12 a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***(12a)*** ***Die getrennte Sammlung von Abfällen wie Lebensmittelabfällen, Schmierstoffen und Schweröl sollte weiterentwickelt werden, damit diese Abfälle im Einklang mit den Grundsätzen der Kreislaufwirtschaft wiederverwendet werden können.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>15</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 13</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| (13) Zwar stammt ein Großteil der Abfälle im Meer aus Tätigkeiten an Land, jedoch ist ein bedeutender Teil auch der Schifffahrtsindustrie, einschließlich Fischerei und Freizeitbranche, zuzuschreiben, die Müll, darunter auch Kunststoffe und nicht mehr genutzte Fanggeräte, direkt ins Meer einbringt. | (13) ***Allein in der Union gelangen jährlich zwischen 150 000 und 500 000 Tonnen Kunststoffe in den Ozean.*** Zwar stammt ein Großteil der Abfälle im Meer aus Tätigkeiten an Land, jedoch ist ein bedeutender Teil auch der Schifffahrtsindustrie, einschließlich Fischerei und Freizeitbranche, zuzuschreiben, die Müll, darunter auch Kunststoffe und nicht mehr genutzte Fanggeräte, direkt ins Meer einbringt. ***Die Kommission geht davon aus, dass Kunststoffe über 80 % der Abfälle im Meer ausmachen und dass 27 % (11 000 Tonnen jährlich) der an europäischen Stränden aufgefundenen Meeresabfälle auf kunststoffhaltiges Fanggerät entfallen.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>16</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 13 a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***(13a)*** ***In der Richtlinie 2008/98/EG sind Abfallvermeidungsmaßnahmen aufgeführt, die die Mitgliedstaaten ergreifen sollten, um die Erzeugung von Abfällen zu verhindern. Diese Maßnahmen sollten unter anderem auf die Beendigung der Abfallerzeugung im Meer abzielen, damit ein Beitrag zu dem Ziel für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen, sämtliche Formen der Meeresverschmutzung zu vermeiden und deutlich zu reduzieren, geleistet wird.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>17</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 15 a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***(15a) Das Internationale Übereinkommen der IMO vom 13. Februar 2004 über die Kontrolle und das Management von Schiffsballastwasser und Sedimenten (im Folgenden „Ballastwasserübereinkommen“) ist am 8. September 2017 in Kraft getreten. Im Ballastwasserübereinkommen ist vorgeschrieben, dass alle Schiffe Verfahren für die Behandlung von Ballastabwasser nach den IMO-Normen durchführen und Häfen und Terminals, die für die Reinigung und Instandsetzung von Ballasttanks benannt wurden, geeignete Einrichtungen zur Aufnahme von Sedimenten bereitstellen.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>18</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 15 b (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***(15b) Sofern die Mitgliedstaaten auf die Dienste der EMSA zurückgreifen, um Berichten über mutmaßlich ungeeignete Haufenauffangrichtungen nachzugehen, sollte die EMSA diese Ersuchen erfassen und die Daten der Kommission übermitteln, sodass geprüft werden kann, ob die EMSA im nächsten Haushaltsplan zusätzliche Finanzmittel benötigt.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>19</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 17</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| (17) Um zu gewährleisten, dass die Hafenauffangeinrichtungen geeignet sind, ist es unerlässlich, nach Konsultation aller einschlägigen Hafennutzer den Abfallbewirtschaftungsplan weiterzuentwickeln und neu zu bewerten. Möglicherweise sind benachbarte Häfen in derselben Region aus praktischen und organisatorischen Gründen daran interessiert, einen gemeinsamen Plan zu entwickeln, der die Verfügbarkeit von Hafenauffangeinrichtungen in jedem der unter den Plan fallenden Häfen abdeckt und gleichzeitig einen gemeinsamen administrativen Rahmen bietet. | (17) Um zu gewährleisten, dass die Hafenauffangeinrichtungen geeignet sind, ist es unerlässlich, nach Konsultation aller einschlägigen Hafennutzer den Abfallbewirtschaftungsplan weiterzuentwickeln und neu zu bewerten. Möglicherweise sind benachbarte Häfen in derselben ***geografischen*** Region aus praktischen und organisatorischen Gründen daran interessiert, einen gemeinsamen Plan zu entwickeln, der die Verfügbarkeit von Hafenauffangeinrichtungen in jedem der unter den Plan fallenden Häfen abdeckt und gleichzeitig einen gemeinsamen administrativen Rahmen bietet. |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>20</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 17 a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***(17a)*** ***Bei kleinen Häfen wie etwa Anlegestellen und Jachthäfen kann es schwierig sein, Abfallbewirtschaftungspläne anzunehmen und zu überwachen, da diese Häfen wenig, hauptsächlich zu Freizeitzwecken oder nicht ganzjährig angelaufen werden.*** ***Die Abfälle dieser kleinen Häfen werden in der Regel nach den Grundsätzen der Richtlinie 2008/98/EG in der durch die Richtlinie (EU) 2018/851 geänderten Fassung in den Abfallbewirtschaftungssystemen der Kommunen behandelt.*** ***Um die lokalen Behörden nicht zu überlasten und die Abfallbewirtschaftung in diesen kleinen Häfen zu vereinfachen, sollte es ausreichend sein, dass die Abfälle aus den lokalen Anlegestellen und Jachthäfen in das Abfallaufkommen der Kommune integriert und entsprechend behandelt werden und dass die Häfen ihren Nutzern Informationen über die Abfallannahme bereitstellen.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>21</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 18</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| (18) Um das Problem der Abfälle im Meer wirksam zu lösen, ist es von grundlegender Bedeutung, genügend Anreize für die Entladung von Abfällen von Schiffen, insbesondere Müll, in den Hafenauffangeinrichtungen zu sorgen. Dies kann mit einem Kostendeckungssystem erreicht werden, das die Anwendung einer indirekten Gebühr erfordert, die unabhängig von der tatsächlichen Entladung von Abfällen erhoben wird und dazu berechtigen sollte, die Abfälle ohne zusätzliche direkte Entgelte zu entladen. Auch ***der Fischereisektor und*** die Freizeitbranche ***sollten*** angesichts ihres Beitrags zur Entstehung von Abfällen im Meer in dieses System eingebunden werden. | (18) Um das Problem der Abfälle im Meer wirksam zu lösen, ist es von grundlegender Bedeutung, genügend Anreize für die Entladung von Abfällen von Schiffen, insbesondere Müll, in den Hafenauffangeinrichtungen zu sorgen. Dies kann mit einem Kostendeckungssystem erreicht werden, das die Anwendung einer indirekten Gebühr erfordert, die unabhängig von der tatsächlichen Entladung von Abfällen erhoben wird und dazu berechtigen sollte, die Abfälle ohne zusätzliche direkte Entgelte zu entladen. ***Dennoch sollten die Reeder außerdem auf eine Verringerung des Abfallaufkommens an Bord hinwirken.*** Auch die Freizeitbranche ***sollte*** angesichts ihres Beitrags zur Entstehung von Abfällen im Meer in dieses System eingebunden werden. ***Aufgrund der Entladung von gefischten Abfällen sollten keine zusätzlichen Kosten für die Fischereifahrzeuge anfallen.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>22</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 18 a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***(18a) In manchen Mitgliedstaaten wurden Regelungen geschaffen, mit denen Fischer für die Kosten entschädigt werden, die anfallen könnten, wenn sie Abfälle in Form von nicht mehr verwendetem Fanggerät oder aktiv und passiv gefischte Abfälle an Land entladen. Diese Regelungen könnten durch Systeme der erweiterten Herstellerverantwortung unterstützt werden, die die gemäß dieser Richtlinie eingerichteten Kostendeckungssysteme ergänzen könnten. Diese Kostendeckungssysteme als solche sollten Fischereifahrzeuge und Hafengemeinden nicht davon abschrecken, sich an den bestehenden Systemen für die Entladung aktiv und passiv gefischter Abfälle zu beteiligen.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>23</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 18 b (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***(18b) Um die Entladung von passiv gefischten Abfällen, die sich beim gewöhnlichen Fischfang in Netzen sammeln, zu fördern, sollten die Mitgliedstaaten die mit der Sammlung in Hafenauffangeinrichtungen und der anschließenden Bewirtschaftung zusammenhängenden Kosten durch Einnahmen aus alternativen Quellen decken.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>24</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 19</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| (19) Das Konzept umweltfreundlicher Schiffe sollte im Hinblick auf die Abfallbewirtschaftung weiterentwickelt werden, damit für ***jene*** Wasserfahrzeuge, die ihre Abfälle an Bord verringern, ein wirksames Belohnungssystem eingeführt werden kann. | (19) Das Konzept umweltfreundlicher Schiffe sollte im Hinblick auf die Abfallbewirtschaftung weiterentwickelt ***und uneingeschränkt umgesetzt werden. Es sollten Mindestanforderungen auf EU-Ebene festgelegt und so einheitlich wie möglich umgesetzt*** werden, damit für ***die*** Wasserfahrzeuge, die ihre Abfälle an Bord ***durch eine ökologisch nachhaltige Abfallvermeidung und*** ‑***bewirtschaftung im Einklang mit bewährten Verfahren*** verringern, ein wirksames Belohnungssystem eingeführt werden kann. ***Die Mitgliedstaaten sollten Verfahren fördern, die über die geforderten Standards hinausgehen. Außerdem wird die Verringerung des Abfallaufkommens in erster Linie durch eine wirksame Abfalltrennung an Bord im Einklang mit den IMO-Leitlinien zu Anlage V des MARPOL-Übereinkommens und den von der Internationalen Normungsorganisation entwickelten Normen erreicht. Die Kommission sollte eine Sachverständigengruppe einsetzen, die die Kriterien festlegt, die erfüllt sein müssen, damit ein Schiff zu einem „umweltfreundlichen Schiff“ ernannt werden kann, und sie sollte außerdem den Austausch über bewährte Verfahren zur Ausarbeitung von Bottom-up-Regelungen fördern.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>25</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 20</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| (20) Ladungsrückstände bleiben nach dem Entladen der Fracht am Terminal Eigentum des Frachteigners und haben häufig einen wirtschaftlichen Wert. Aus diesem Grund sollten Ladungsrückstände von dem Kostendeckungssystem und der Anwendung einer indirekten Gebühr ausgenommen werden; die Gebühr für die Entladung von Ladungsrückständen sollte von dem in den vertraglichen Vereinbarungen der beteiligten Parteien oder in anderen lokalen Vereinbarungen benannten Nutzer der Auffangeinrichtung entrichtet werden. | (20) Ladungsrückstände bleiben nach dem Entladen der Fracht am Terminal Eigentum des Frachteigners und haben häufig einen wirtschaftlichen Wert. Aus diesem Grund sollten Ladungsrückstände von dem Kostendeckungssystem und der Anwendung einer indirekten Gebühr ausgenommen werden; die Gebühr für die Entladung von Ladungsrückständen sollte von dem in den vertraglichen Vereinbarungen der beteiligten Parteien oder in anderen lokalen Vereinbarungen benannten Nutzer der Auffangeinrichtung entrichtet werden. ***Um eine einheitliche Durchführung dieser Richtlinie zu fördern, sollten technische Leitlinien für die Bewirtschaftung von Ladungsrückständen gemäß den Anlagen I und II des MARPOL-Übereinkommens erarbeitet werden. Dies sollte jedoch nicht für Ladungsrückstände gelten, die wie beispielsweise langlebige schwimmende Stoffe hoher Viskosität wie etwa Paraffin nicht ohne Weiteres verwertet werden können. Derartige Stoffe können von geringem wirtschaftlichen Wert sein, sodass die Gefahr besteht, dass sie ins Meer gespült werden, wenn sie nicht angemessen in Hafenauffangeinrichtungen entsorgt werden.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>26</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 21 a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***(21a)*** ***Fanggerät aus Kunststoff hat insbesondere dann, wenn es in geeigneter Weise konstruiert ist, ein hohes Recyclingpotenzial.*** ***Im Einklang mit dem Verursacherprinzip sollten daher Systeme der erweiterten Herstellerverantwortung geschaffen werden, um eine sachgerechte Abfallbewirtschaftung von Fanggerät und seinen Bestandteilen zu finanzieren und hohe Sammelquoten zu erreichen.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>27</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 21 b (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***(21b)*** ***Die Mitgliedstaaten sollten Programme zum Fischen von Abfällen finanziell unterstützen, damit Abfälle, die sich bereits im Meer befinden, ohne Belastung für die Fischer recycelt oder ordnungsgemäß entsorgt werden können.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>28</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 22 a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***(22a)*** ***Um die Sicherheit des Seeverkehrs und den Schutz der Meeresumwelt zu verbessern, sollte die Richtlinie 2005/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates1a dahingehend geändert werden, dass im Unionsrecht auch von Abfällen im Sinne der Anlagen IV bis VI des MARPOL-Übereinkommens verursachte Meeresverschmutzung durch Schiffe geregelt wird, und es sollte sichergestellt werden, dass gegen Personen, die für das rechtswidrige Einbringen verantwortlich sind, angemessene Sanktionen verhängt werden.*** |
|  | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
|  | ***1a*** ***Richtlinie 2005/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von Sanktionen, einschließlich strafrechtlicher Sanktionen, für Verschmutzungsdelikte (ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 11).*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>29</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 23 a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***(23a)*** ***Die Verpflichtung zum Entladen sollte durch Bestimmungen ergänzt werden, die das Einbringen von Abfällen ins Meer verbieten, damit klare Signale mit Blick auf die Verpflichtung zur Einhaltung gesetzt werden und eine eindeutige Grundlage für zivil- oder strafrechtliche Verstöße geschaffen wird.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>30</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 24</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| (24) Die Überwachung und Durchsetzung sollte durch ein System erleichtert werden, das auf elektronischer Meldung und elektronischem Informationsaustausch beruht. Zu diesem Zweck sollte das bestehende mit der Richtlinie 2000/59/EG eingerichtete Melde- und ***Kontrollsystems*** weiterentwickelt und auf der Grundlage bestehender elektronischer Datensysteme, insbesondere des Systems der Union für den Austausch von Informationen für die Sicherheit des Seeverkehrs (SafeSeaNet) und der Überprüfungsdatenbank (THETIS), weiterhin betrieben werden. Das System sollte auch Informationen über die in den verschiedenen Häfen verfügbaren Hafenauffangeinrichtungen enthalten. | (24) Die Überwachung und Durchsetzung sollte durch ein System erleichtert werden, das auf elektronischer Meldung und elektronischem Informationsaustausch beruht. Zu diesem Zweck sollte das bestehende***,*** mit der Richtlinie 2000/59/EG eingerichtete Melde- und ***Kontrollsystem*** weiterentwickelt und auf der Grundlage bestehender elektronischer Datensysteme, insbesondere des Systems der Union für den Austausch von Informationen für die Sicherheit des Seeverkehrs (SafeSeaNet) und der Überprüfungsdatenbank (THETIS), weiterhin betrieben werden. Das System sollte auch Informationen über die in den verschiedenen Häfen verfügbaren Hafenauffangeinrichtungen ***und über verloren gegangenes Fanggerät*** enthalten. |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>31</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 24 a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***(24a)*** ***Gemäß Artikel 48 der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 des Rates muss der Verlust von Fanggerät gemeldet werden.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>32</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 24 b (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***(24b) Die derzeit überarbeitete Richtlinie 2010/65/EU vereinfacht und harmonisiert die Verwaltungsverfahren im Seeverkehr durch die Vereinheitlichung der elektronischen Übermittlung von Informationen und die Straffung der Meldeformalitäten. Damit es nicht zu unnötigen und widersprüchlichen IT-Entwicklungen kommt, sollten die neuen Meldeformalitäten für Schiffsabfälle im Einklang mit der überarbeiteten Richtlinie 2010/65/EU umgesetzt werden.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>33</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 30</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| (30) Um den Entwicklungen auf internationaler Ebene Rechnung zu tragen und umweltfreundliche Abfallbewirtschaftungspraktiken an Bord zu fördern, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel290 AEUV Rechtsakte zur Änderung dieser Richtlinie zu erlassen, um Verweise auf internationale Übereinkünfte und die Anhänge zu aktualisieren, um Verweise auf internationale Übereinkünfte zu ändern und damit erforderlichenfalls zu verhindern, dass Änderungen dieser internationalen Übereinkünfte für die Zwecke dieser Richtlinie angewendet werden, sowie um gemeinsame Kriterien für die Anerkennung umweltfreundlicher Schiffe für die Zwecke der Gewährung einer reduzierten Abfallgebühr für diese Schiffe zu ***entwickeln.*** ***Besonders wichtig*** ist, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der ***Expertenebene***, durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden. | (30) Um den Entwicklungen auf internationaler Ebene Rechnung zu tragen und umweltfreundliche Abfallbewirtschaftungspraktiken an Bord zu fördern, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel290 AEUV Rechtsakte zur Änderung dieser Richtlinie zu erlassen, um Verweise auf internationale Übereinkünfte und die Anhänge zu aktualisieren, um Verweise auf internationale Übereinkünfte zu ändern und damit erforderlichenfalls zu verhindern, dass Änderungen dieser internationalen Übereinkünfte für die Zwecke dieser Richtlinie angewendet werden, sowie um ***unter Berücksichtigung bestehender bewährter Verfahren und Bottom-up-Systeme*** gemeinsame Kriterien für die Anerkennung umweltfreundlicher Schiffe für die Zwecke der Gewährung einer reduzierten Abfallgebühr für diese Schiffe zu ***ändern, umzusetzen und detaillierter zu gestalten.*** ***Es*** ist ***von besonderer Bedeutung***, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der ***Ebene von Sachverständigen***, durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden. |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>34</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 31 a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***(31a)*** ***Gute Arbeitsbedingungen für das in Hafenauffangeinrichtungen tätige Hafenpersonal sind von größter Bedeutung dafür, dass eine sichere, effiziente und sozial verantwortliche Schifffahrtsbranche geschaffen wird, der es gelingt, qualifizierte Arbeitskräfte anzuziehen und europaweit gleichwertige Wettbewerbsbedingungen sicherzustellen.*** ***Die Aus- und Weiterbildung des Personals ist unerlässlich, um die Qualität der Dienstleistungen und den Schutz des Personals zu gewährleisten.*** ***Die Hafenbehörde und die für die Hafenauffangeinrichtungen zuständige Behörde sollten gewährleisten, dass alle Mitarbeiter die notwendige Schulung erhalten, um die für ihre Tätigkeit unerlässlichen Kenntnisse zu erwerben, wobei den Aspekten Gesundheit und Sicherheit beim Umgang mit gefährlichen Stoffen besondere Beachtung zu widmen ist, und dass die Schulungsanforderungen regelmäßig auf den neuesten Stand gebracht werden, um den Herausforderungen der technischen Innovation zu begegnen.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>35</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 32 a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***(32a) Den in Artikel 349 AEUV anerkannten besonderen Gegebenheiten in den Gebieten in äußerster Randlage sollte Rechnung getragen werden, damit die Mitgliedstaaten in diesen Gebieten gesonderte einzelstaatliche Finanzierungsmaßnahmen ergreifen und auf diese Weise die Bereitstellung angemessener Hafenauffangeinrichtungen gewährleisten können.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>36</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 1 – Absatz 1</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| Ziel dieser Richtlinie ist es, die Meeresumwelt vor den negativen Auswirkungen des Einbringen von Abfällen durch Schiffe zu schützen, die Häfen in der Union anlaufen, und gleichzeitig das reibungslose Funktionieren des Seeverkehrs zu gewährleisten, indem die Verfügbarkeit geeigneter Hafenauffangeinrichtungen und die Entladung von Abfällen in diesen Einrichtungen verbessert ***wird***. | Ziel dieser Richtlinie ist es, die Meeresumwelt vor den negativen Auswirkungen des Einbringen von Abfällen durch Schiffe zu schützen, die Häfen in der Union anlaufen, und gleichzeitig das reibungslose Funktionieren des Seeverkehrs zu gewährleisten, indem die Verfügbarkeit ***und die Nutzung*** geeigneter Hafenauffangeinrichtungen und die Entladung von Abfällen in diesen Einrichtungen verbessert ***werden***. |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>37</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe a a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***(aa)*** ***„feste oder schwimmende Plattform“*** ***feste oder schwimmende Plattformen, darunter Bohrinseln, schwimmende Einrichtungen zur Förderung, Lagerung und Verladung, die für die Offshore-Förderung und ‑Lagerung von Erdöl eingesetzt werden, und schwimmende Netze, die für die Offshore-Lagerung von gefördertem Erdöl eingesetzt werden;*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>38</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe c</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| (c) „Abfälle von Schiffen“ alle Abfälle, einschließlich Ladungsrückständen, die während des ***Schiffsbetriebs*** oder ***bei*** Laden, Löschen oder Reinigen ***anfallen*** oder bei ***Fischfangtätigkeiten in Netzen gesammelt werden*** und die in den Geltungsbereich der ***Anhänge*** I, II, IV, V und VI des MARPOL-Übereinkommens fallen; | (c) „Abfälle von Schiffen“ alle Abfälle, einschließlich Ladungsrückständen, die während des ***Betriebs von Schiffen*** oder ***festen oder schwimmenden Plattformen oder beim*** Laden, Löschen oder Reinigen oder bei ***der Instandsetzung von Schiffen anfallen, einschließlich Sedimenten von Reinigungsarbeiten oder von der Instandsetzung von Ballasttanks,*** und die in den Geltungsbereich der ***Anlagen***I, II, IV, V und VI des MARPOL-Übereinkommens fallen; |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>39</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe c a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***(ca) „Abfälle von Fischereifahrzeugen“ alle Abfälle, die während des Betriebs eines Fischereifahrzeugs oder beim Laden, Löschen oder Reinigen anfallen und die unmittelbar und jeweils für sich genommen in den Geltungsbereich der Anlagen I, II, IV, V und VI des MARPOL-Übereinkommens fallen, mit Ausnahme von frischem ganzem oder nicht frischem Fisch aus Fischereiaktivitäten, die während der Fahrt durchgeführt wurden, oder aus Aquakultur;***  |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>40</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe c b (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***(cb) „passiv gefischte Abfälle“ Abfälle, die beim Fischfang unbeabsichtigt mit den Netzen aufgenommen werden;*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>41</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe c c (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***(cc) „aktiv aufgenommene Abfälle“ alle Abfälle, die bei Fahrten in auf der Grundlage von Umweltprüfungen festgelegten Abfallschwerpunktgebieten aufgenommen werden, wobei die Fahrten nicht der Fangtätigkeit, sondern ausschließlich der Bergung von Abfällen aus dem Meer dienen;*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>42</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe c d (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***(cd) „Fangreise“ jede Fahrt eines Fischereifahrzeugs, während der Fangtätigkeiten durchgeführt werden, ab dem Zeitpunkt, an dem das Fischereifahrzeug den Hafen verlässt, bis zur Ankunft im Auslaufhafen oder in einem anderen Hafen, in dem das Schiff entladen wird;*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>43</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe d</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| (d) „Ladungsrückstände“ die Reste von Ladungen an Bord, die nach dem Laden und Löschen an Deck oder in Laderäumen verbleiben, einschließlich beim Laden oder Löschen angefallener Überreste oder Überläufe in feuchtem oder trockenem Zustand oder in Waschwasser enthalten, ausgenommen nach dem Fegen an Deck verbleibender Ladungsstaub oder Staub auf den Außenflächen des Schiffes; | (d) „Ladungsrückstände“ die Reste von Ladungen an Bord, die nach dem Laden und Löschen an Deck oder in Laderäumen ***oder Tanks*** verbleiben, einschließlich beim Laden oder Löschen angefallener Überreste oder Überläufe in feuchtem oder trockenem Zustand oder in Waschwasser enthalten, ausgenommen nach dem Fegen an Deck verbleibender Ladungsstaub oder Staub auf den Außenflächen des Schiffes; |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>44</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe f a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***(fa) „Fanggerät“ jedes Gerät oder jeden Ausrüstungsgegenstand, das/der in der Fischerei und in der Aquakultur zum Orten oder zum Fang biologischer Meeresressourcen verwendet wird oder schwimmend auf der Meeresoberfläche ausgebracht wird, um biologische Meeresressourcen anzulocken und zu fangen;*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>45</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe g</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| (g) „Sportboot“ ein Schiff jeder Art mit einer Rumpflänge ***von mindestens*** 2,5 m, unabhängig von der Antriebsart, das für Sport- oder Freizeitzwecke bestimmt ist und nicht für den Handel eingesetzt wird; | (g) „Sportboot“ ein Schiff jeder Art mit einer Rumpflänge ***zwischen*** 2,5***m*** ***und 24***m, unabhängig von der Antriebsart, das für Sport- oder Freizeitzwecke bestimmt ist und nicht für den Handel eingesetzt wird; |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>46</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe g a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***(ga)*** ***„umweltfreundliches Schiff“ ein ökologisch nachhaltig konstruiertes, betriebenes und letztlich recyceltes Schiff, bei dem schädliche betriebsbedingte Einleitungen und Emissionen im Rahmen eines integrierten Konzepts vermieden werden;*** ***Bauart, Ausrüstung, Betrieb und Beschaffungsstrategien schaffen Synergien, um die Menge der Abfallarten, für die die Gebühr gilt, zu reduzieren und die Abfälle auf nachhaltige und umweltverträgliche Weise zu bewirtschaften;*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>47</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe i a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***(ia)*** ***„internationale Fahrt“ eine Fahrt in Seegebieten von einem Hafen außerhalb der Union zu einem Hafen eines Mitgliedstaats;*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>48</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe j</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| (j) „Hafen“ einen Ort oder ein geografisches Gebiet, einschließlich des Ankergebiets im Zuständigkeitsbereich des Hafens, der/das so angelegt und ausgestattet wurde, dass er/es Schiffe aufnehmen kann; | (j) „Hafen“ einen Ort oder ein geografisches Gebiet, einschließlich des Ankergebiets im Zuständigkeitsbereich des Hafens, der/das so angelegt und ausgestattet wurde, dass er/es ***in erster Linie*** Schiffe aufnehmen kann; |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>49</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe k</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| (k) „Küchen- und Speiseabfälle“ alle aus Restaurants, Catering-Einrichtungen und Küchen stammenden Speisereste einschließlich gebrauchten Speiseöls; | (k) „Küchen- und Speiseabfälle“ alle aus Restaurants, Catering-Einrichtungen und Küchen stammenden Speisereste einschließlich gebrauchten Speiseöls ***sowie Glas und Kunststoffe***; |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>50</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe k a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***(ka)*** ***„internationale Küchen- und Speiseabfälle“ alle auf internationalen Fahrten anfallenden Speisereste aus Restaurants, Catering-Einrichtungen und Küchen einschließlich gebrauchten Speiseöls sowie Glas und Kunststoffe;*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>51</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe l</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| (l) „ausreichende Lagerkapazität“ das Vorhandensein von genügend Kapazität***, um die Abfälle***, ***einschließlich der wahrscheinlich während der Fahrt anfallenden Abfälle,*** ab dem Zeitpunkt des Auslaufens bis zum Anlaufen des nächsten Hafens an Bord ***zu lagern***; | (l) „ausreichende Lagerkapazität“ das Vorhandensein von genügend ***gesonderter*** Kapazität ***für jede Abfallkategorie***, ***die gemäß den Bescheinigungen oder Abfallbewirtschaftungsplänen der Schiffe*** ab dem Zeitpunkt des Auslaufens bis zum Anlaufen des nächsten Hafens an Bord ***gelagert wird, einschließlich der voraussichtlich während der Fahrt anfallenden Abfälle***; |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>52</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe m</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| (m) „Liniendienst“ den Verkehr auf der Grundlage einer öffentlich zugänglichen oder geplanten Liste mit Abfahrts- und Ankunftszeiten ***für bestimmte*** Häfen oder sich wiederholende Überfahrten, die einen erkennbaren Fahrplan darstellen***.*** | (m) „Liniendienst“ den Verkehr auf der Grundlage einer öffentlich zugänglichen oder geplanten Liste mit Abfahrts- und Ankunftszeiten ***zwischen zwei bestimmten*** Häfen oder sich wiederholende Überfahrten, die einen erkennbaren Fahrplan darstellen***;*** ***der Fahrplan des Schiffes sollte im Voraus festgelegt werden und für mindestens vier Monate unverändert gelten;*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>53</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe p a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***(pa) „Behandlung“ Verwertungs- oder Entsorgungsverfahren, einschließlich der Vorbereitung vor der Verwertung oder Entsorgung;*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>54</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe a</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| (a) alle Schiffe, die einen Hafen eines Mitgliedstaats anlaufen oder in diesem betrieben werden, unabhängig von ihrer Flagge, ausgenommen Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe und andere Schiffe, die Eigentum des Staates sind oder von diesem betrieben werden und vorläufig nur auf nichtgewerblicher staatlicher Grundlage eingesetzt werden; | (a) alle Schiffe, die einen Hafen eines Mitgliedstaats anlaufen oder in diesem betrieben werden, unabhängig von ihrer Flagge, ausgenommen ***Schiffe, die für Hafendienste im Sinne von Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2017/352 eingesetzt werden,*** Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe und andere Schiffe, die Eigentum des Staates sind oder von diesem betrieben werden und vorläufig nur auf nichtgewerblicher staatlicher Grundlage eingesetzt werden; |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>55</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe b</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| (b) alle Häfen der Mitgliedstaaten, die normalerweise von in den Geltungsbereich des Buchstabena fallenden Schiffen angelaufen werden. | (b) alle Häfen der Mitgliedstaaten, die normalerweise von in den Geltungsbereich des Buchstabena fallenden Schiffen angelaufen werden. ***Für die Zwecke dieser Richtlinie – und um unnötige Verzögerungen für Schiffe zu vermeiden – können die Mitgliedstaaten beschließen, die Ankergebiete für die Zwecke der Anwendung der Artikel 6, 7 und 8 von ihren Häfen auszunehmen.*** |
|  |  |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>56</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe b a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***(ba)*** ***alle in der Binnenschifffahrt in der Union eingesetzten Schiffe.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>57</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 3 – Absatz 2</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| Die Mitgliedstaaten ergreifen Maßnahmen um sicherzustellen, dass Schiffe, die nicht in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallen, ihre Abfälle ***soweit möglich*** im Einklang mit dieser Richtlinie entladen. | Die Mitgliedstaaten ergreifen Maßnahmen um sicherzustellen, dass Schiffe, die nicht in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallen, ihre Abfälle***– sofern angemessen und machbar –*** im Einklang mit dieser Richtlinie entladen. |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>58</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 4 – Absatz 2 – Buchstabe c</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| (c) die Hafenauffangeinrichtungen die umweltgerechte Bewirtschaftung der Abfälle des Schiffes gemäß den Anforderungen der Richtlinie2008/98/EG und ***anderen einschlägigen Unionsvorschriften*** zur Abfallbewirtschaftung ermöglichen. ***Zu diesem Zweck*** sorgen die Mitgliedstaaten– wie im Abfallrecht der Union, insbesondere in der Richtlinie2008/98/EG, der Richtlinie2012/19/EU und der Richtlinie2006/66/EG vorgeschrieben– für die getrennte Sammlung von Abfällen von Schiffen in Häfen. Buchstabe ***c*** gilt unbeschadet der strengeren Anforderungen der Verordnung (EG) Nr.1069/2009 für die Bewirtschaftung von Küchen- und Speiseabfällen von international eingesetzten Verkehrsmitteln. | (c) die Hafenauffangeinrichtungen die umweltgerechte Bewirtschaftung der Abfälle des Schiffes gemäß den Anforderungen der Richtlinie2008/98/EG und ***anderer einschlägiger Rechtsvorschriften der Union oder des Mitgliedstaats*** zur Abfallbewirtschaftung ermöglichen. ***Für die Zwecke von Buchstabe c*** sorgen die Mitgliedstaaten– wie im Abfallrecht der Union, insbesondere in der Richtlinie2008/98/EG, der Richtlinie2012/19/EU und der Richtlinie2006/66/EG vorgeschrieben– für die getrennte Sammlung von Abfällen von Schiffen in Häfen***, damit Wiederverwendung und Recycling dieser Abfälle erleichtert werden***. ***Dieser*** Buchstabe gilt unbeschadet der strengeren Anforderungen der Verordnung (EG) Nr.1069/2009 für die Bewirtschaftung von Küchen- und Speiseabfällen von international eingesetzten Verkehrsmitteln. |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>59</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 4 – Absatz 4</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| 4. Die Mitgliedstaaten prüfen alle gemeldeten Fälle etwaiger Unzulänglichkeiten und stellen sicher, dass alle am Entladen oder Auffangen von Abfällen von Schiffen beteiligten Parteien Schadenersatzansprüche infolge unnötiger Verzögerungen stellen können. | 4. Die Mitgliedstaaten prüfen ***gegebenenfalls in Abstimmung mit der EMSA*** alle gemeldeten Fälle etwaiger Unzulänglichkeiten und stellen sicher, dass alle am Entladen oder Auffangen von Abfällen von Schiffen beteiligten Parteien Schadenersatzansprüche infolge unnötiger Verzögerungen ***in Verbindung mit einer Missachtung des Abfallbewirtschaftungsplans*** stellen können. |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>60</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 4 – Absatz 4 a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***4a.*** ***Die jeweiligen Hafenbehörden, oder in deren Ermangelung die zuständigen Behörden, sorgen dafür, dass die Abfälle unter Anwendung ausreichender Sicherheitsmaßnahmen entladen und aufgefangen werden, um Gefahren für Mensch und Umwelt in den in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallenden Häfen zu verhindern.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>61</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 4 – Absatz 4 b (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***4b. Aufgrund der in Artikel 349 AEUV anerkannten Lage in den Gebieten in äußerster Randlage können die Mitgliedstaaten gesonderte einzelstaatliche Finanzierungsmaßnahmen ergreifen, um die Bereitstellung angemessener Hafenauffangeinrichtungen zu gewährleisten.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>62</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 5 – Absatz 1</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| 1. Für jeden Hafen ist ein geeigneter Abfallbewirtschaftungsplan vorhanden, der nach regelmäßigen Konsultationen mit den beteiligten Parteien***, insbesondere den Hafennutzern*** oder deren ***Vertretern,*** durchgeführt wird. Diese Konsultationen sollten im Hinblick auf die Anforderungen der Artikel4, 6 und 7 sowohl während der ersten Ausarbeitung als auch nach der Verabschiedung der Pläne stattfinden, insbesondere wenn bedeutende Änderungen vorgenommen wurden. Anhang1 enthält die ausführlichen Anforderungen für die Aufstellung solcher Pläne. | 1. Für jeden Hafen ist ein geeigneter Abfallbewirtschaftungsplan vorhanden, der nach regelmäßigen Konsultationen mit den beteiligten Parteien ***einschließlich der Hafennutzer*** oder deren ***Vertreter und der Zivilgesellschaft*** durchgeführt wird. Diese Konsultationen sollten im Hinblick auf die Anforderungen der Artikel4, 6 und 7 sowohl während der ersten Ausarbeitung als auch nach der Verabschiedung der Pläne stattfinden, insbesondere wenn bedeutende Änderungen vorgenommen wurden. Anhang1 enthält die ausführlichen Anforderungen für die Aufstellung solcher Pläne. |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>63</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 5 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 – Einleitung</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die folgenden in den Abfallbewirtschaftungsplänen enthaltenen Informationen über die Verfügbarkeit geeigneter Auffangeinrichtungen in ihren Häfen und die ***damit verbundenen*** Kosten den Schiffsbetreibern klar mitgeteilt und ***entweder über die Website der Häfen oder*** in ***gedruckter Form*** öffentlich zugänglich gemacht werden: | Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die folgenden in den Abfallbewirtschaftungsplänen enthaltenen Informationen über die Verfügbarkeit geeigneter Auffangeinrichtungen in ihren Häfen und die ***Struktur der*** Kosten den Schiffsbetreibern klar mitgeteilt und ***sowohl in englischer Sprache als auch in den Amtssprachen des Mitgliedstaats,*** in ***dessen Hoheitsgebiet sich der Hafen befindet,*** öffentlich ***verfügbar und leicht*** zugänglich gemacht werden: |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>64</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 5 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 – Buchstabe a</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| (a) Standort der Hafenauffangeinrichtung für jeden Anlegeplatz; | (a) Standort der Hafenauffangeinrichtung für jeden Anlegeplatz***, einschließlich der Öffnungszeiten***; |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>65</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 5 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 – Buchstabe e</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| (e) Beschreibung der Kostendeckungssysteme und | (e) Beschreibung der Kostendeckungssysteme ***einschließlich der Gebühren und der Grundlage, auf der sie berechnet wurden, und*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>66</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 5 – Absatz 3</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| 3. Die in Absatz1 genannten Abfallbewirtschaftungspläne können, falls dies aus Effizienzgründen erforderlich sein sollte, gemeinsam von zwei oder mehr benachbarten Häfen derselben Region unter entsprechender Einbeziehung jedes Hafens aufgestellt werden, vorausgesetzt, dass der Bedarf an Auffangeinrichtungen und deren Verfügbarkeit für jeden Hafen angegeben wird. | 3. Die in Absatz1 genannten Abfallbewirtschaftungspläne können, falls dies aus Effizienzgründen erforderlich sein sollte, gemeinsam von zwei oder mehr benachbarten Häfen ***in*** derselben ***geografischen*** Region unter entsprechender Einbeziehung jedes Hafens aufgestellt werden, vorausgesetzt, dass der Bedarf an Auffangeinrichtungen und deren Verfügbarkeit für jeden Hafen angegeben wird. |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>67</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 5 – Absatz 4</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| 4. Die Mitgliedstaaten bewerten und genehmigen den Abfallbewirtschaftungsplan, überwachen dessen Durchführung und sorgen dafür, dass dieser zumindest alle ***drei*** Jahre nach seiner Genehmigung oder erneuten Genehmigung und nach bedeutenden Änderungen des Hafenbetriebs erneut genehmigt wird. Diese Änderungen umfassen unter anderem strukturelle Veränderungen in Bezug auf die den Hafen anlaufenden Schiffe, die Entwicklung neuer Infrastruktur, Änderungen des Bedarfs an und der Bereitstellung von Hafenauffangeinrichtungen sowie neue Techniken für die Abfallbehandlung an Bord. | 4. Die Mitgliedstaaten bewerten und genehmigen den Abfallbewirtschaftungsplan, überwachen dessen Durchführung und sorgen dafür, dass dieser zumindest alle ***vier*** Jahre nach seiner Genehmigung oder erneuten Genehmigung und nach bedeutenden Änderungen des Hafenbetriebs erneut genehmigt wird. Diese Änderungen umfassen unter anderem strukturelle Veränderungen in Bezug auf die den Hafen anlaufenden Schiffe, die Entwicklung neuer Infrastruktur, Änderungen des Bedarfs an und der Bereitstellung von Hafenauffangeinrichtungen sowie neue Techniken für die Abfallbehandlung an Bord. |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>68</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 5 – Absatz 4 a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***4a. Kleine nichtgewerbliche Häfen, die nicht regelmäßig oder nur selten und ausschließlich von Sportbooten angelaufen werden, können vom Geltungsbereich dieses Artikels ausgenommen werden, sofern ihre Hafenauffangeinrichtungen in das von oder im Auftrag der jeweiligen Kommune verwaltete Abfallbewirtschaftungssystem integriert sind und die Mitgliedstaaten, in denen sich diese Häfen befinden, dafür sorgen, dass den Nutzern dieser Häfen Informationen zu dem Abfallbewirtschaftungssystem zur Verfügung gestellt werden.*** |
|  | ***Die Mitgliedstaaten, in denen sich derartige Häfen befinden, melden Ort und Namen dieser Häfen elektronisch an den in Artikel 14 genannten Teil des Informations-, Überwachungs- und Durchsetzungssystems.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>69</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 6 – Absatz 2</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| 2. Gemäß den Richtlinien2010/65/EU und 2002/59/EG werden die in Absatz1 genannten Angaben auf elektronischem Wege an den in Artikel14 dieser Richtlinie genannten Teil des Informations-, Überwachungs- und Durchsetzungssystems gemeldet. | 2. Gemäß den Richtlinien2010/65/EU und 2002/59/EG werden die in Absatz1 genannten Angaben auf elektronischem Wege an den in Artikel14 dieser Richtlinie genannten Teil des Informations-, Überwachungs- und Durchsetzungssystems gemeldet ***und den maßgeblichen Interessengruppen einschließlich der Betreiber von Hafenauffangeinrichtungen zur Verfügung gestellt***. |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>70</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 7 – Absatz 1</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| 1. Der Kapitän eines Schiffes, das einen Hafen der Union angelaufen hat, entlädt gemäß den im MARPOL-Übereinkommen festgelegten Normen für das Einbringen von Abfällen vor dem Auslaufen alle an Bord des Schiffes mitgeführten Abfälle in einer Hafenauffangeinrichtung. | 1. Der Kapitän eines Schiffes, das einen Hafen der Union angelaufen hat, entlädt gemäß den im MARPOL-Übereinkommen festgelegten Normen ***und Regelungen*** für ***die Entladung und*** das Einbringen von Abfällen vor dem Auslaufen alle an Bord des Schiffes mitgeführten Abfälle in einer Hafenauffangeinrichtung ***und bringt nach dem Auslaufen aus dem Hafen keine Abfälle im Meer ein***. |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>71</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 7 – Absatz 1 a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***1a.*** ***In Übereinstimmung mit dem MARPOL-Übereinkommen und dem geltenden Unionsrecht, namentlich der Richtlinie 2005/35/EG, ist das Einbringen von Kunststoffen wie etwa synthetischen Seilen und Fischernetzen, Kunststoffabfällen und Müllverbrennungsschlacke aus Kunststoffprodukten untersagt, wobei in folgenden Fällen Ausnahmen gelten:*** |
|  | ***(a) für das Einbringen von Kunststoffen von einem Schiff, wenn dies notwendig ist, um die Sicherheit eines Schiffes und der an Bord befindlichen Menschen zu gewährleisten oder Leben auf See zu retten;*** |
|  | ***(b) für den versehentlichen Verlust von Kunststoffen aufgrund eines Schadens an einem Schiff oder dessen Ausrüstung, sofern vor und nach dem Auftreten des Schadens alle angemessenen Vorkehrungen getroffen wurden, um den versehentlichen Verlust zu verhindern oder möglichst gering zu halten;*** |
|  | ***(c) für den versehentlichen Verlust von Fanggerät eines Schiffes, sofern alle angemessenen Vorkehrungen getroffen wurden, um einen solchen Verlust zu verhindern;*** |
|  | ***(d) für das Einbringen von Fanggerät von einem Schiff zum Schutz der Meeresumwelt oder für die Sicherheit dieses Schiffs oder seiner Besatzung.*** |
|  | ***Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 19 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die angemessenen Vorkehrungen zur Verhinderung des versehentlichen Verlusts von Fanggerät festzulegen.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>72</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 7 – Absatz 2 – Unterabsatz 1</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| Nach der Entladung füllen der Betreiber der Auffangeinrichtung oder die Behörde des ***der*** Hafens, in dem die Abfälle entladen wurden, das in Anhang3 enthaltene Formular genau aus und stellen dem Schiff eine Abfallabgabebescheinigung aus. | Nach der Entladung füllen der Betreiber der Auffangeinrichtung oder die Behörde des Hafens, in dem die Abfälle entladen wurden, das in Anhang3 enthaltene Formular genau aus und stellen dem Schiff ***unverzüglich*** eine Abfallabgabebescheinigung aus. |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>73</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 7 – Absatz 2 – Unterabsatz 2</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| Diese Anforderung gilt nicht für kleine ***unbemannte*** Häfen oder abgelegene Häfen, sofern der Mitgliedstaat, in dem sich ein solcher Hafen befindet, diese Information auf elektronischem Wege an den in Artikel14 dieser Richtlinie genannten Teil des Informations-, Überwachungs- und Durchsetzungssystems gemeldet hat. | Diese Anforderung gilt nicht für kleine Häfen ***mit unbemannten Einrichtungen*** oder ***für*** abgelegene Häfen, sofern der Mitgliedstaat, in dem sich ein solcher Hafen befindet, diese Information auf elektronischem Wege an den in Artikel14 dieser Richtlinie genannten Teil des Informations-, Überwachungs- und Durchsetzungssystems gemeldet hat. |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>74</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 7 – Absatz 3</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| 3. Gemäß den Richtlinien2010/65/EU und 2002/59/EG übermittelt der Betreiber, Makler oder Kapitän eines in den Geltungsbereich der Richtlinie2002/59/EG fallenden Schiffes vor dem Auslaufen ***auf elektronischem Wege die Angaben aus der Abfallabgabebescheinigung*** an den in Artikel14 dieser Richtlinie genannten Teil des Informations-, Überwachungs- und Durchsetzungssystems. | 3. Gemäß den Richtlinien2010/65/EU und 2002/59/EG übermittelt der Betreiber, Makler oder Kapitän eines in den Geltungsbereich der Richtlinie2002/59/EG fallenden Schiffes ***die Angaben aus der Abfallabgabebescheinigung*** vor dem Auslaufen ***oder so bald wie möglich nach dem Erhalt auf elektronischem Wege*** an den in Artikel14 dieser Richtlinie genannten Teil des Informations-, Überwachungs- und Durchsetzungssystems. |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>75</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 7 – Absatz 3 a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***3a. Gemäß Artikel 48 der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 meldet der Kapitän eines Fischereifahrzeugs, das einen Hafen in der Union anläuft, der zuständigen Behörde seines Flaggenmitgliedstaats innerhalb von 24 Stunden einen etwaigen Verlust von Fanggerät.*** |
|  | ***Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 19 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um das Format für diese Meldungen der Fischereifahrzeuge festzulegen.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>76</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 7 – Absatz 3 b (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***3b. Kann das verloren gegangene Fanggerät nicht geborgen werden, vermerkt der Schiffskapitän die Angaben zu diesem Fanggerät im Logbuch. Die zuständige Behörde des Flaggenmitgliedstaats unterrichtet die zuständige Behörde des Küstenmitgliedstaats.*** |
|  | ***Die Angaben zu verloren gegangenem Fanggerät werden von den Mitgliedstaaten erhoben und aufgezeichnet und der Kommission jährlich übermittelt.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>77</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 7 – Absatz 5 – Buchstabe a</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| (a) das Schiff weniger als 24 Stunden oder bei widrigen Witterungsbedingungen ankert; | (a) das Schiff weniger als 24 Stunden***, während der Wartezeit auf eine neue Charter*** oder bei widrigen Witterungsbedingungen ankert; |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>78</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 7 – Absatz 7</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| 7. ***Wenn*** der ***nächste Anlaufhafen außerhalb*** der ***Union liegt*** oder ***es gute Gründe für die Annahme gibt***, dass im nächsten Anlaufhafen ***keine geeigneten*** Einrichtungen zur Verfügung stehen, oder ***wenn dieser Hafen*** nicht bekannt ***ist***, fordert der Mitgliedstaat das Schiff auf, ***seine gesamten Abfälle*** vor dem Auslaufen zu entladen. | 7. ***Kann auf*** der ***Grundlage der verfügbaren Informationen, einschließlich*** der ***Informationen, die in dem in Artikel 14 dieser Richtlinie genannten Informations-, Überwachungs- und Durchsetzungssystem*** oder ***im GISIS elektronisch verfügbar sind, nicht festgestellt werden***, dass im nächsten Anlaufhafen ***geeignete*** Einrichtungen zur Verfügung stehen, oder ***ist der nächste Anlaufhafen*** nicht bekannt, fordert der Mitgliedstaat das Schiff auf, vor dem Auslaufen ***alle Abfälle*** zu entladen***, die im nächsten Anlaufhafen nicht angemessen entgegengenommen und behandelt werden können***. |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>79</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 7 a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***Artikel 7a*** |
|  | ***Der Kapitän eines Schiffes, das einen Hafen der Union angelaufen hat, wendet vor dem Auslaufen im Hinblick auf langlebige schwimmende Stoffe hoher Viskosität, darunter Paraffin, Vorwaschverfahren gemäß Anlage II des MARPOL-Übereinkommens an und entlädt alle Rückstände oder Wassergemische am Löschhafen, bis der Tank leer ist und die Entladeschläuche frei von Rückständen sind.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>80</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 7 b (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | Artikel 7b |
|  | Vorbeugung des Verlustes von Fanggerät |
|  | ***1. Der Kapitän eines Fischereifahrzeugs, das einen Hafen in einem Mitgliedstaat anläuft, stellt sicher, dass alle angemessenen Vorkehrungen getroffen werden, um den Verlust von Fanggerät zu verhindern.*** |
|  | ***2. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 19 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die angemessenen Vorkehrungen zur Verhinderung des Verlusts von Fanggerät festzulegen.***  |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>81</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 7 c (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | Artikel 7c |
|  | Kreislaufwirtschaft des Fanggeräts |
|  | ***Die Kommission fordert die europäischen Normungsorganisationen auf, unbeschadet der Verordnung (EG) Nr. 850/98 des Rates harmonisierte Normen auszuarbeiten, damit gewährleistet ist, dass Fanggerät insbesondere hinsichtlich der Vorbereitung auf die Wiederverwendung und die Recyclingfähigkeit für die Kreislaufwirtschaft ausgelegt ist.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>82</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 8 – Absatz 1</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| 1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Kosten für den Betrieb von Hafenauffangeinrichtungen für die Aufnahme und Behandlung von Abfällen von Schiffen ***außer*** Ladungsrückständen durch eine von den Schiffen zu erhebende Gebühr gedeckt werden. Diese Kosten umfassen die in Anhang 4aufgeführten Elemente. | 1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Kosten für den Betrieb von Hafenauffangeinrichtungen für die Aufnahme und Behandlung von Abfällen von Schiffen***, einschließlich*** Ladungsrückständen ***von langlebigen schwimmenden Stoffen hoher Viskosität, nicht aber sonstiger Ladungsrückstände,*** durch eine von den Schiffen zu erhebende Gebühr gedeckt werden***, wobei das Verursacherprinzip einzuhalten ist***. Diese Kosten umfassen die in Anhang 4aufgeführten Elemente. |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>83</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 8 – Absatz 2 – Buchstabe b</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| (b) die indirekte Gebühr deckt die indirekten Verwaltungskosten sowie einen erheblichen Teil der in Anhang4 aufgeführten direkten Betriebskosten ab***. Der*** erhebliche Teil ***der direkten Betriebskosten*** entspricht mindestens 30% der gesamten ***jährlichen*** direkten Kosten für die tatsächliche Entladung von Abfällen; | (b) die indirekte Gebühr deckt die indirekten Verwaltungskosten sowie einen erheblichen Teil der in Anhang4 aufgeführten direkten Betriebskosten ab***; dieser*** erhebliche Teil entspricht mindestens 30% der gesamten direkten Kosten für die tatsächliche Entladung von Abfällen ***im Vorjahr. Dabei können auch Kosten im Zusammenhang mit dem erwarteten Verkehrsaufkommen für das kommende Jahr berücksichtigt werden***; |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>84</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 8 – Absatz 2 – Buchstabe c</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| (c) um einen größtmöglichen Anreiz für die Entladung von Abfällen gemäß ***Anhang*** V des MARPOL-Übereinkommens ***zu schaffen, einschließlich Abfällen, die bei Fischfangtätigkeiten in Netzen gesammelt werden, deckt die zu erhebende indirekte Gebühr alle Kosten der Hafenauffangeinrichtungen*** für diese Abfälle ***ab***, um ein Entladerecht ohne zusätzliche direkte Entgelte zu gewährleisten. | (c) um einen größtmöglichen Anreiz für die Entladung von Abfällen gemäß ***Anlage***V des MARPOL-Übereinkommens***, bei denen es sich nicht um Ladungsrückstände mit Ausnahme von Ladungsrückständen in Form von langlebigen schwimmenden Stoffen hoher Viskosität handelt, zu schaffen, wird keine direkte Gebühr*** für diese Abfälle ***erhoben***, um ein Entladerecht ohne zusätzliche Entgelte ***auf der Grundlage des Volumens der entladenen Abfälle*** zu gewährleisten***, es sei denn, dieses Volumen der entladenen Abfälle übersteigt die in dem Formular gemäß Anhang 2 dieser Richtlinie genannte maximale Lagerkapazität***. ***Passiv gefischte Abfälle fallen unter diese Regelung sowie unter das Entladerecht.*** ***Die indirekte Gebühr deckt die für die jeweilige Kategorie, Art und Größe des Schiffes üblicherweise entladenen Mengen ab;*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>85</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 8 – Absatz 2 – Buchstabe c a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***(ca) um Regelungen für das Fischen von Abfällen zu fördern und zu verhindern, dass die Kosten für die Sammlung gefischter Abfälle in Hafenauffangeinrichtungen und deren anschließende Behandlung von den Hafennutzern getragen werden müssen, werden diese Kosten vollständig aus den Einnahmen aus alternativen Finanzierungssystemen einschließlich aus der erweiterten Herstellerverantwortung und aus Recyclingsystemen gedeckt; außerdem werden verfügbare regionale, nationale und europäische Fördermittel zur Deckung dieser Kosten herangezogen;*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>86</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 8 – Absatz 2 – Buchstabe d</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| (d) Die indirekte Gebühr deckt nicht die Kosten für Abfälle aus Abgasreinigungssystemen ab, die auf der Grundlage der Art und der Menge der entladenen Abfälle gedeckt werden. | *(Betrifft nicht die deutsche Fassung.)*  |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>87</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 8 – Absatz 3</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| 3. Der gegebenenfalls vorhandene Kostenanteil, der nicht durch die unter Buchstabe b genannte Gebühr gedeckt ist, wird auf der Grundlage der Art und der Menge der tatsächlich von dem Schiff entladenen Abfälle gedeckt. | 3. Der gegebenenfalls vorhandene Kostenanteil, der nicht durch die unter ***Absatz 2*** Buchstabe b genannte Gebühr gedeckt ist, wird auf der Grundlage der Art und der Menge der tatsächlich von dem Schiff entladenen Abfälle gedeckt. |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>88</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 8 – Absatz 4</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| 4. Die Gebühren können unter anderem in Abhängigkeit von der Kategorie, der Art und der Größe des Schiffes, der Art, in der das Schiff eingesetzt wird, sowie in Bezug auf Dienste, die außerhalb der normalen Betriebszeiten im Hafen erbracht werden, differenziert gestaltet werden. | 4. Die Gebühren können unter anderem in Abhängigkeit von der Kategorie, der Art und der Größe des Schiffes, der Art ***des Handels***, in der das Schiff eingesetzt wird, ***der Gefährlichkeit der Abfälle*** sowie in Bezug auf Dienste, die außerhalb der normalen Betriebszeiten im Hafen erbracht werden, differenziert gestaltet werden. |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>89</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 8 – Absatz 5</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| 5. Die Gebühren werden verringert, wenn nachgewiesen werden kann, dass das Schiff aufgrund seiner Bauart, seiner Ausrüstung und seines Betriebs geringere Abfallmengen erzeugt, und wenn es seine Abfälle nachhaltig und umweltverträglich bewirtschaftet. ***Der*** Kommission ***wird*** gemäß Artikel19 ***die Befugnis übertragen***, ***delegierte Rechtsakte*** zu ***erlassen***, ***um*** die Kriterien ***festzulegen***, anhand deren bestimmt wird, ob ein Schiff die in diesem Absatz genannten Anforderungen in Bezug auf die Abfallbewirtschaftung an Bord erfüllt. | 5. Die Gebühren werden verringert, wenn nachgewiesen werden kann, dass das Schiff aufgrund seiner Bauart, seiner Ausrüstung***, seiner Beschaffungsgrundsätze*** und seines Betriebs geringere Abfallmengen erzeugt, und wenn es seine Abfälle nachhaltig und umweltverträglich bewirtschaftet. ***Die*** Kommission ***erlässt*** gemäß Artikel19 ***delegierte Rechtsakte***, ***um diese Richtlinie*** zu ***ergänzen***, ***indem sie*** die Kriterien ***festlegt***, anhand deren bestimmt wird, ob ein Schiff die in diesem Absatz genannten Anforderungen in Bezug auf die Abfallbewirtschaftung an Bord erfüllt. ***Hierfür sollten bewährte Verfahren und die IMO-Leitlinien herangezogen werden.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>90</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 8 – Absatz 6</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| 6. Um sicherzustellen, dass die erhobenen Gebühren fair, transparent und nichtdiskriminierend sind und den Kosten der bereitgestellten und gegebenenfalls in Anspruch genommenen Einrichtungen und Dienstleistungen entsprechen, werden den Hafennutzern die Höhe der Gebühren und deren Berechnungsgrundlage zugänglich gemacht. | 6. Um sicherzustellen, dass die erhobenen Gebühren fair, transparent***, einfach zu ermitteln*** und nichtdiskriminierend sind und den Kosten der bereitgestellten und gegebenenfalls in Anspruch genommenen Einrichtungen und Dienstleistungen entsprechen, werden den Hafennutzern die Höhe der Gebühren und deren Berechnungsgrundlage ***in den Abfallbewirtschaftungsplänen in englischer Sprache*** zugänglich gemacht. |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>91</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 8 a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | Artikel 8a |
|  | Initiativen zum Fischen von Abfällen und Strandreinigungsaktionen |
|  | ***1. Die Mitgliedstaaten richten einen nationalen Fonds ein und verwalten diesen, um Aktivitäten und Projekte zur Sammlung von durch Fischereifahrzeuge passiv gefischten Abfällen und von Abfällen, die an den Küsten in der Umgebung von Häfen und entlang der Schifffahrtswege aufgefunden wurden, zu unterstützen.*** |
|  | ***2. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Überwachungsdaten über Volumen, Menge und Art der passiv gefischten Abfälle und der Abfälle, die an den Küsten in der Umgebung von Häfen und entlang der Schifffahrtsrouten aufgefunden wurden, gesammelt werden und dass diese Überwachungsdaten an eine elektronische Datenbank übermittelt werden, die von der Kommission eingerichtet und gepflegt wird.*** |
|  | ***3. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission bis zum 31. Dezember [zwei Jahre nach dem Erlass] über ihre gemäß Absatz 1 eingerichteten nationalen Fonds und übermitteln anschließend alle zwei Jahre einen Bericht über die finanzierten Aktivitäten und Projekte. Diese Berichte sind öffentlich einsehbar.*** |
|  | ***Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 19 delegierte Rechtsakte zur Festlegung der Methodik in Bezug auf die Überwachungsdaten und das Format für die Berichterstattung zu erlassen.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>92</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 9 – Absatz 1 – Buchstabe b a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***(ba)*** ***die Ausnahme sich nicht abträglich auf die Sicherheit des Seeverkehrs, die Gesundheit, die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord und die Meeresumwelt auswirkt;*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>93</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 9 – Absatz 1 – Buchstabe c</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| (c) die Vereinbarung gemäß Buchstabeb anhand eines unterzeichneten Vertrags mit einem Hafen oder Abfallentsorgungsunternehmen, Abfallabgabebescheinigungen und der Bestätigung belegt wird, dass ***die Vereinbarung von allen*** Häfen auf der Fahrtstrecke des Schiffes ***akzeptiert wurde***. Die Vereinbarung über die Entladung und Entrichtung der Gebühr wird in einem Hafen ***in der Union*** geschlossen, um als hinreichender Nachweis gemäß diesem Absatz zu gelten. | (c) die Vereinbarung gemäß Buchstabeb anhand eines unterzeichneten Vertrags mit einem Hafen oder Abfallentsorgungsunternehmen, Abfallabgabebescheinigungen und der Bestätigung belegt wird, dass ***alle*** Häfen auf der Fahrtstrecke des Schiffes ***von der Vereinbarung unterrichtet wurden***. Die Vereinbarung über die Entladung und Entrichtung der Gebühr wird in einem Hafen geschlossen, um als hinreichender Nachweis gemäß diesem Absatz zu gelten***, oder in einem anderen Hafen, wenn auf der Grundlage der auf elektronischem Wege an das in Artikel 14 genannte Informations-, Überwachungs- und Durchsetzungssystem und an das GISIS gemeldeten Angaben festgestellt werden kann, dass in dem Hafen, mit dem die Vereinbarung gemäß Buchstabe b getroffen wurde, geeignete Einrichtungen vorhanden sind***. |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>94</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 9 a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | Artikel 9a |
|  | Erweiterte Herstellerverantwortung |
|  | ***Die Mitgliedstaaten richten Systeme der erweiterten Herstellerverantwortung für Fanggerät und dessen Bestandteile ein.*** ***Zusätzlich zu den Mindestanforderungen gemäß Artikel 8a der Richtlinie 2008/98/EG umfassen diese Systeme die folgenden Komponenten:*** |
|  | ***(a) eine angepasste Gebühr, durch die das Inverkehrbringen von Fanggerät gefördert wird, das für Wiederverwendung und Recycling konzipiert ist;*** |
|  | ***(b) Pfandsysteme, durch die die Rückgabe und Sammlung von altem, nicht mehr genutztem oder nicht verwendbarem Fanggerät sichergestellt wird.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>95</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 10 – Absatz 1</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass alle Schiffe ***einer Überprüfung*** unterzogen werden können, damit festgestellt werden kann, ob sie die Anforderungen dieser Richtlinie erfüllen. | Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass alle Schiffe ***Überprüfungen einschließlich Stichproben*** unterzogen werden können, damit festgestellt werden kann, ob sie die Anforderungen dieser Richtlinie erfüllen. |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>96</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 12 – Absatz 1 – Einleitung</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| 1. Bei Schiffen, die nicht in den Geltungsbereich der Richtlinie2009/16/EG fallen, stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass mindestens ***20*** % der Gesamtzahl der einzelnen Wasserfahrzeuge in jeder der nachstehend aufgeführten Kategorien überprüft werden: | 1. Bei Schiffen, die nicht in den Geltungsbereich der Richtlinie2009/16/EG fallen, stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass ***jährlich*** mindestens ***25*** % der Gesamtzahl der einzelnen Wasserfahrzeuge in jeder der nachstehend aufgeführten Kategorien überprüft werden: |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>97</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 12 – Absatz 1 a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***1a.*** ***Die Mitgliedstaaten legen Verfahren für die Überprüfung von Fischereifahrzeugen mit einer Bruttoraumzahl von weniger als 100 sowie von Sportbooten mit einer Bruttoraumzahl von weniger als 100 fest, um die Einhaltung der geltenden Anforderungen dieser Richtlinie zu gewährleisten, wobei sie sicherstellen, dass mindestens 20 % der Gesamtzahl der einzelnen Fischereifahrzeuge und Sportboote, die den betreffenden Mitgliedstaat jährlich anlaufen, überprüft werden.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>98</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 12 – Absatz 2</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| 2. Die Ergebnisse der Überprüfungen gemäß ***Absatz*** 1 werden in dem in Artikel15 dieser Richtlinie genannten Teil des Informations-, Überwachungs- und Durchsetzungssystems erfasst. | 2. Die Ergebnisse der Überprüfungen gemäß ***den Absätzen***1 ***und 1a*** werden in dem in Artikel15 dieser Richtlinie genannten Teil des Informations-, Überwachungs- und Durchsetzungssystems erfasst. |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>99</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 12 – Absatz 3</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| ***3.*** ***Die Mitgliedstaaten legen Verfahren für die Überprüfung von Fischereifahrzeugen mit einer Bruttoraumzahl von weniger als 100 sowie von Sportbooten mit einer Bruttoraumzahl von weniger als 100 fest, um die Einhaltung der geltenden Anforderungen dieser Richtlinie zu gewährleisten.*** | ***entfällt*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>100</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 14 – Absatz 2 – Buchstabe d a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***(da) im Fall eines Verlusts von Fanggerät die gemäß Artikel 48 der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 des Rates1a geforderten Angaben;*** |
|  | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
|  | ***1a Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 des Rates vom 20. November 2009 zur Einführung einer Kontrollregelung der Union zur Sicherstellung der Einhaltung der Vorschriften der gemeinsamen Fischereipolitik und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 847/96, (EG) Nr. 2371/2002, (EG) Nr. 811/2004, (EG) Nr. 768/2005, (EG) Nr. 2115/2005, (EG) Nr. 2166/2005, (EG) Nr. 388/2006, (EG) Nr. 509/2007, (EG) Nr. 676/2007, (EG) Nr. 1098/2007, (EG) Nr. 1300/2008, (EG) Nr. 1342/2008 sowie zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 2847/93, (EG) Nr. 1627/94 und (EG) Nr. 1966/2006 (ABl. L 343 vom 22.12.2009, S. 1).*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>101</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 14 – Absatz 4</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| 4. Die für die Zwecke des Artikels4 und des Artikels5 Absatz2 gemeldeten Informationen werden anschließend von der Kommission an die IMO-Datenbank für Hafenauffangeinrichtungen innerhalb des GISIS übermittelt. | 4. Die für die Zwecke des Artikels4 und des Artikels5 Absatz2 gemeldeten Informationen werden anschließend von der Kommission an die IMO-Datenbank für Hafenauffangeinrichtungen innerhalb des GISIS übermittelt***, die regelmäßig aktualisiert werden muss***. |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>102</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 14 – Absatz 4 a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***4a. Die Kommission veröffentlicht auf der Grundlage der ihr gemäß Absatz 2 Buchstabe da gemeldeten Daten spätestens am 31. Dezember 2022 und anschließend alle zwei Jahre einen Synthesebericht über den Verlust von Fanggerät.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>103</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 15 – Absatz 4</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| 4. Die Kommission stellt sicher, dass anhand der Überprüfungsdatenbank alle einschlägigen Daten abgerufen werden können, die von den Mitgliedstaaten zur Überwachung der Umsetzung der Richtlinie gemeldet werden. | 4. Die Kommission stellt sicher, dass anhand der Überprüfungsdatenbank alle einschlägigen Daten abgerufen werden können, die von den Mitgliedstaaten zur Überwachung der Umsetzung der Richtlinie gemeldet werden. ***Die Kommission überprüft die Datenbank regelmäßig, um die Durchführung der Richtlinie zu überwachen und – mit dem Ziel der Einleitung von Korrekturmaßnahmen – auf etwaige Zweifel an der umfassenden Durchführung aufmerksam zu machen.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>104</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 15 a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | Artikel 15a |
|  | Personalausbildung |
|  | ***Die Hafenbehörde und die für die Hafenauffangeinrichtungen zuständige Behörde gewährleisten, dass alle Mitarbeiter die notwendige Schulung erhalten, um die für ihre Tätigkeit in Bezug auf die Handhabung von Abfällen unerlässlichen Kenntnisse zu erwerben, wobei den Aspekten Gesundheit und Sicherheit beim Umgang mit gefährlichen Stoffen besondere Beachtung zu schenken ist, und dass die Schulungsanforderungen regelmäßig auf den neuesten Stand gebracht werden, um den Herausforderungen der technischen Innovation zu begegnen.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>105</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 16 – Absatz 1</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| Die Mitgliedstaaten erlassen Vorschriften über Sanktionen, die bei Verstößen gegen die nationalen Vorschriften zur Umsetzung dieser Richtlinie zu verhängen sind, und treffen alle für die Anwendung der Sanktionen erforderlichen Maßnahmen. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. | Die Mitgliedstaaten erlassen Vorschriften über Sanktionen, die bei Verstößen gegen die nationalen Vorschriften zur Umsetzung dieser Richtlinie zu verhängen sind, und treffen alle für die Anwendung der Sanktionen erforderlichen Maßnahmen. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein ***und richten sich nach der Schwere des begangenen Verstoßes und danach, ob die Behörde, der Betreiber, Makler, Kapitän oder eine andere betroffene Partei zuvor schon einen ähnlichen Verstoß begangen hat***. |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>106</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 17 – Absatz 1</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| Die Kommission organisiert den Erfahrungsaustausch zwischen den nationalen Behörden und Experten (auch aus dem Privatsektor) der Mitgliedstaaten über die Anwendung dieser Richtlinie in den Häfen der Union. | Die Kommission organisiert den Erfahrungsaustausch zwischen den nationalen Behörden und Experten (auch aus dem Privatsektor***, der Zivilgesellschaft und den Gewerkschaften***) der Mitgliedstaaten über die Anwendung dieser Richtlinie in den Häfen der Union. |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>107</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 17 – Absatz 1 a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***Die Mitgliedstaaten erstatten der Kommission bis zum … [12 Monate nach Erlass dieser Richtlinie] und anschließend alle zwei Jahre Bericht über ihre bewährten Verfahren für die nachhaltige Abfallbewirtschaftung an Bord von Schiffen und in ihren Häfen. Sechs Monate nach Ablauf der jeweiligen Frist für die Berichterstattung erstellt die Kommission einen Bericht über diese bewährten Verfahren, um Orientierungshilfen für die Erzielung von Fortschritten bei der Verwirklichung der Ziele dieser Richtlinie bereitzustellen.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>108</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 20a – Absatz 1 – Nummer 1 (neu)</Article>

<DocAmend2>Richtlinie 2005/35/EG</DocAmend2>

<Article2>Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 2</Article2>

|  |
| --- |
|  |
| Derzeitiger Wortlaut | Geänderter Text |
|  | ***Artikel 20a*** |
|  | ***Änderungen der Richtlinie 2005/35/EG*** |
|  | ***Die Richtlinie 2005/35/EG wird wie folgt geändert:*** |
|  | ***(1) Artikel 2 Nummer 2 erhält folgende Fassung:*** |
| 2. „Schadstoffe“ die unter die AnlagenI (Öl) ***und*** II (als Massengut beförderte schädliche flüssige Stoffe) des Marpol-Übereinkommens73/78 fallenden Stoffe; | 2. „Schadstoffe“ die unter die AnlagenI (Öl)***,*** II (als Massengut beförderte schädliche flüssige Stoffe)***, IV (Schiffsabwasser), V (Schiffsmüll) und VI (mit der Luftverunreinigung zusammenhängende Rückstände)*** des Marpol-Übereinkommens73/78 ***in der jeweils geltenden Fassung*** fallenden Stoffe; |

(https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:02005L0035-20091116) (Diese Änderung steht im Zusammenhang mit der Änderung hinsichtlich Artikel 20a (neu), mit der vorgeschlagen wird, die Begriffsbestimmung für Schadstoffe in der Richtlinie über die Meeresverschmutzung durch Schiffe zu ändern.)

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>109</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 20 a – Absatz 1 – Nummer 2 (neu)</Article>

<DocAmend2>Richtlinie 2005/35/EG</DocAmend2>

<Article2>Artikel 5 – Absatz 1</Article2>

|  |
| --- |
|  |
| Derzeitiger Wortlaut | Geänderter Text |
|  | ***(2) Artikel 5 Absatz 1 erhält folgende Fassung:*** |
| 1. Einleitungen von Schadstoffen in einem der in Artikel 3 Absatz 1 genannten Gebiete werden nicht als Verstöße betrachtet, sofern sie die in Anlage I Regel15, Regel34, Regel4.1 oder Regel4.3 ***bzw.*** die in Anlage II Regel13, Regel3.1.1 oder Regel3.1.3 des Marpol-Übereinkommens73/78 genannten Bedingungen erfüllen. | „1. Einleitungen von Schadstoffen in einem der in Artikel 3 Absatz 1 genannten Gebiete werden nicht als Verstöße betrachtet, sofern sie die in Anlage I Regel15, Regel34, Regel4.1 oder Regel4.3***,*** die in Anlage II Regel13, Regel3.1.1 oder Regel3.1.3***, die in Anlage IV Regel 3 und Regel 11, die in Anlage V Regel 4, Regel 5, Regel 6 oder Regel 7 bzw. die in Anlage VI Regel 3*** des Marpol-Übereinkommens73/78 ***in der jeweils geltenden Fassung*** genannten Bedingungen erfüllen.“ |

(https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:02005L0035-20091116) (Diese Änderung steht im Zusammenhang mit der Änderung hinsichtlich Artikel 20a (neu), mit der vorgeschlagen wird, die Begriffsbestimmung für Schadstoffe in der Richtlinie über die Meeresverschmutzung durch Schiffe zu ändern.)

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>110</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 20 a – Absatz 1 – Nummer 3 (neu)</Article>

<DocAmend2>Richtlinie 2005/35/EG</DocAmend2>

<Article2>Artikel 5 – Absatz 2</Article2>

|  |
| --- |
|  |
| Derzeitiger Wortlaut | Geänderter Text |
|  | ***(3) Artikel 5 Absatz 2 erhält folgende Fassung:*** |
| 2. Einleitungen von Schadstoffen in den in Artikel3 Absatz 1 Buchstaben c, d und e genannten Gebieten werden für den Eigentümer, den Kapitän oder die Mannschaft nicht als Verstöße betrachtet, sofern sie die in Anlage I Regel 4.2 ***bzw.*** die in Anlage II Regel 3.1.2 des Marpol-Übereinkommens73/78 genannten Bedingungen erfüllen. | „2. Einleitungen von Schadstoffen in den in Artikel3 Absatz 1 Buchstaben c, d und e genannten Gebieten werden für den Eigentümer, den Kapitän oder die Mannschaft nicht als Verstöße betrachtet, sofern sie die in Anlage I Regel 4.2***,*** die in Anlage II Regel 3.1.2***, die in Anlage IV Regel 3 und Regel 11, die in Anlage V Regel 4, Regel 5, Regel 6 oder Regel 7 bzw. die in Anlage VI Regel 3*** des Marpol-Übereinkommens73/78 ***in der jeweils geltenden Fassung*** genannten Bedingungen erfüllen.“ |

(https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:02005L0035-20091116) (Diese Änderung steht im Zusammenhang mit der Änderung hinsichtlich Artikel 20a (neu), mit der vorgeschlagen wird, die Begriffsbestimmung für Schadstoffe in der Richtlinie über die Meeresverschmutzung durch Schiffe zu ändern.)

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>111</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 24 – Absatz 1</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| Die Kommission überprüft diese Richtlinie spätestens ***sieben*** Jahre nach ihrem Inkrafttreten und legt die Ergebnisse der Überprüfung dem Europäischen Parlament und dem Rat vor. | Die Kommission überprüft diese Richtlinie spätestens ***vier*** Jahre nach ihrem Inkrafttreten und legt die Ergebnisse der Überprüfung dem Europäischen Parlament und dem Rat vor. ***Die Kommission prüft außerdem, ob der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) zusätzliche Befugnisse zur Durchsetzung dieser Richtlinie übertragen werden sollten.*** ***Dazu könnten die Überprüfung und Untersuchung etwaiger Mängel von Hafenauffangeinrichtungen gemäß Artikel 4 gehören.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>112</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 25 – Absatz 1 – Unterabsatz 1</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen spätestens am 31. Dezember 2020 die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Rechtsvorschriften mit. | Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen spätestens am 31. Dezember 2020 die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Rechtsvorschriften mit. ***Die Verpflichtungen gemäß Artikel 4 Absatz 3, Artikel 5 Absatz 2 letzter Unterabsatz, Artikel 6 Absatz 2, Artikel 7 Absatz 3 und Artikel 9 Absatz 3 werden im Einklang mit der Richtlinie 2010/65/EU angewendet.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>113</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Anhang 4 – Zwischenüberschrift 1</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| ***Kostenarten für den*** Betrieb und ***die*** Verwaltung von Hafenauffangeinrichtungen | ***Kosten- und Nettoeinnahmearten im Zusammenhang mit dem*** Betrieb und ***der*** Verwaltung von Hafenauffangeinrichtungen |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>114</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Anhang 4 – Tabelle – Spalte 2 a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|   | ***Einnahmen***  |
|  | ***Einkünfte aus dem System der erweiterten Herstellerverantwortung und aus verfügbaren nationalen und regionalen Quellen einschließlich der nachstehend aufgeführten Einnahmenelemente.*** |
|  | ***– Sammlung, Transport und Behandlung nicht getrennt gesammelter Abfälle (Abfälle, die unter die erweiterte Herstellerverantwortung fallen, aber nicht getrennt gesammelt wurden, wie etwa Abfälle, die gemeinsam mit gemischten Siedlungsabfällen gesammelt wurden);*** |
|  | ***– Information und Sensibilisierung der Öffentlichkeit;*** |
|  | ***– Maßnahmen zur Verringerung des Abfallaufkommens;*** |
|  | ***– Abfallprävention und ‑bewirtschaftung;*** |
|  | ***– Durchsetzung und Überwachung des Systems der erweiterten Herstellerverantwortung (einschließlich Prüfungen, Maßnahmen gegen Selbstvermarkter usw.);*** |
|  | ***– Verwaltung, Kommunikation und Datenmanagement sowie Berichterstattung über das Funktionieren der gemeinsamen Regelungen;*** |
|  | ***– Finanzierung im Rahmen des EMFF;***  |
|  | ***– sonstige für Häfen zur Abfallbewirtschaftung und für die Fischerei verfügbare Finanzmittel oder Beihilfen.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>115</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Anhang 4 a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***Nettoeinnahmen*** |
|  | ***Nettoeinnahmen aus Abfallbewirtschaftungssystemen und nationalen/regionalen Fördermitteln, einschließlich der nachstehend aufgeführten Einnahmenelemente.*** |
|  | ***– Nettoeinnahmen aufgrund von Regelungen der erweiterten Herstellerverantwortung;*** |
|  | ***– sonstige Nettoeinnahmen aus der Abfallbewirtschaftung wie etwa Recyclingsystemen;*** |
|  | ***– Finanzierung im Rahmen des Europäischen Meeres- und Fischereifonds;*** |
|  | ***– sonstige für Häfen zur Abfallbewirtschaftung und für die Fischerei verfügbare Finanzmittel oder Beihilfen.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>116</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Anhang 5 – Absatz 1 </Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| [Name des Schiffes einfügen] [IMO-Nummer einfügen] [Flaggenstaat einfügen] | [Name des Schiffes einfügen] [IMO-Nummer einfügen] [Flaggenstaat einfügen] |
| läuft den folgenden Hafen/die folgenden Häfen in [Name des Mitgliedstaats einfügen] im Liniendienst häufig und regelmäßig gemäß einem Fahrplan oder einer festgelegten Route an: | läuft den folgenden Hafen/die folgenden Häfen in [Name des Mitgliedstaats einfügen] im Liniendienst ***oder bei Fangreisen*** häufig und regelmäßig gemäß einem Fahrplan oder einer festgelegten Route an: |

</Amend>

</RepeatBlock-Amend>

BEGRÜNDUNG

**Einleitung:**

Die Verringerung des Abfallaufkommens in den Meeren und ihrer Verschmutzung ist eine der größten umweltpolitischen Herausforderungen. Jährlich gelangen zwischen 4,8 und 12,7 Millionen Tonnen Kunststoffabfälle in den Ozean. Im Ozean – vom Tiefseeboden bis zur abgelegenen Arktis – ist praktisch jede Kategorie von Kunststoffmaterialien und ‑gegenständen anzutreffen. Dieses leichte und beständige Material ist aufgrund seiner übermäßigen Verwendung und seiner unsachgemäßen Entsorgung als Makro- und Mikroplastik zu einer Bedrohung der marinen Ökosysteme geworden. Auch wenn ein großer Teil der Meeresabfälle aus Quellen an Land stammt, kann diese Herausforderung nur im Wege einer ganzheitlichen Vorgehensweise bewältigt werden. Deshalb ist es unabdingbar, dass die absichtliche oder versehentliche Einleitung von Abfällen oder Abwässern durch Schiffe angegangen wird, da nur so ein kunststofffreier und gesunder Ozean erzielt und somit seine lebenswichtige Rolle für das Wohlergehen des Menschen in der Zukunft bewahrt werden kann.

In der Richtlinie 2000/59/EG ist die landseitige Abfallbewirtschaftung durch Bestimmungen geregelt, die die Verfügbarkeit von Hafenauffangeinrichtungen und die Entladung von Abfällen in diesen Einrichtungen gewährleisten. Sie setzt die einschlägigen internationalen Normen wie etwa die Bestimmungen des MARPOL-Übereinkommens (Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe) um. 17 Jahre nach ihrem Inkrafttreten muss die Richtlinie gründlich überarbeitet werden, da der Geltungsbereich und die Begriffsbestimmungen nicht mehr dem internationalen Rahmen entsprechen und die Mitgliedstaaten ihre wichtigsten Grundsätze unterschiedlich auslegen, was Verwirrung bei den Betroffenen (Schiffen, Häfen und Betreibern) auslöst.

**Folgenabschätzung der Kommission:**

Die Kommission ermittelte in ihrer Folgenabschätzung zwei grundlegende Probleme und fünf zugrundeliegende Problemursachen. Bei den beiden grundlegenden Problemen handelt es sich um die auf See eingeleiteten Schiffsabfälle und Ladungsrückstände und den mit der Umsetzung der Richtlinie über Hafenauffangeinrichtungen verbundenen Verwaltungsaufwand. Die fünf zugrundeliegenden Problemursachen sind: unsachgemäße Entgegennahme und Behandlung der Abfälle in den Hafenauffangeinrichtungen, unzureichende Kostenanreize für die Entladung von Schiffsabfällen, die unwirksame und ungenügende Durchsetzung der Entladeverpflichtung, inkohärente und veraltete Begriffsbestimmungen und Formulare und die inkohärente Anwendung der Befreiungen von Schiffen im Liniendienst.

**Vorschlag der Kommission**

Die Kommission definiert die beiden übergreifenden Ziele ihres Vorschlags zur Änderung der Richtlinie 2000/59/EG wie folgt: Verringerung des Einbringens von Schiffsabfällen auf See und Senkung des Verwaltungsaufwands für Häfen, Hafennutzer und zuständige Behörden. Um diese beiden übergreifenden Ziele zu verwirklichen, wurden die folgenden fünf konkreten Vorgaben festgelegt: die Gewährleistung der Verfügbarkeit angemessener Einrichtungen; die Bereitstellung wirksamer (Kosten-)Anreize für die Entladung von Abfällen in den Hafenauffangeinrichtungen, indem eine zu 100 % indirekte Gebühr für Müll und passiv gefischte Abfälle eingeführt wird; die Beseitigung von Hindernissen für die Durchsetzung; die Harmonisierung und Aktualisierung der Begriffsbestimmungen und Normen; die Harmonisierung der Bestimmungen über Ausnahmen.

**Standpunkt der Berichterstatterin**

 Die Berichterstatterin begrüßt den Vorschlag der Kommission im Rahmen einer Strategie für eine Kreislaufwirtschaft.

 Sie unterstützt die allgemeinere Begriffsbestimmung von **„Abfällen von Schiffen“** im Zusammenhang mit den einschlägigen Anlagen des MARPOL-Übereinkommens einschließlich Ladungsrückständen und Rückständen aus Abgasreinigungssystemen (wozu auch Schlamm und Abflutwasser aus diesen Systemen gehören), wodurch für uneingeschränkte Kohärenz mit den Begriffsbestimmungen des MARPOL-Übereinkommens und eine weitere Angleichung an die Standardformulare und ‑zertifikate der IMO gesorgt ist. Sie ist jedoch der Auffassung, dass es zusätzlicher Verbote bedarf, die sich auf das Einleiten bestimmter Ladungsrückstände und der Abwässer aus offenen Nass-Scrubbern erstrecken. Sie hält die Mitgliedstaaten dazu an, in ihren Hoheitsgewässern entsprechende Maßnahmen zu ergreifen, und fordert die EU nachdrücklich auf, in der IMO entsprechend tätig zu werden.

 Die Berichterstatterin schlägt außerdem vor, die bei der Instandsetzung von Schiffen und der **Behandlung von Ballastwasser** (gemäß dem im September 2017 in Kraft getretenen IMO-Übereinkommen über die Behandlung von Ballastwasser) anfallenden Abfälle in den Geltungsbereich der Richtlinie aufzunehmen.

 Die Berichterstatterin hält es für dringend geboten, dass **an Bord weniger Abfall erzeugt** wird, und betont, dass es Sensibilisierungsmaßnahmen und Positivanreizen in diesem Bereich bedarf, indem beispielsweise das Konzept umweltfreundlicher Schiffe mit Blick auf die Abfallbewirtschaftung an Bord angepasst wird.

 Da es kaum Zahlen zu verloren gegangenem Fanggerät gibt, das eine Gefahr für die Meeresumwelt und die Sicherheit von Schiffen darstellt, führt die Berichterstatterin die Berichtspflichten für verloren gegangenes Fanggerät bei der Rückkehr in den Hafen weiter aus.

 Die Berichterstatterin richtet das Augenmerk auf **passiv gefischte Abfälle** und auf das Erfordernis, Projekte zur Bergung von Meeresabfällen anzuregen. Deshalb sollten die bei der Behandlung von passiv befischten Abfällen anfallenden Kosten nicht von den Hafennutzern und Fischern getragen werden, sondern durch alternative Finanzierungssysteme wie etwa Abfallbewirtschaftungssysteme oder öffentliche Mittel gedeckt werden.

 Die Berichterstatterin sorgt sich um die Lage in **kleinen Häfen**, in denen aufgrund der begrenzten verfügbaren personellen, strukturellen, organisatorischen usw. Ressourcen erhebliche Probleme auftreten könnten. Damit sie keinen übermäßigen Verwaltungsaufwand zu tragen haben, sollten sehr kleine Häfen von der Verpflichtung, einen Abfallbewirtschaftungsplan auszuarbeiten und Abfallabgabebescheinigungen auszustellen, befreit werden.

 Die Berichterstatterin stellt fest, dass bei im **Kurzstrecken-Seeverkehr** eingesetzten Schiffen ein erheblicher Verwaltungsaufwand anfallen würde, wenn ihrem besonderen Status nicht Rechnung getragen würde. Es sollte in Betracht gezogen werden, für diese besondere Schiffskategorie eine niedrigere Gebühr in Anwendung zu bringen.

 Die Berichterstatterin begrenzt die **Verpflichtung, Abfälle** vor dem Auslaufen in ein Drittland **in EU-Häfen zu entladen**, auf Fälle, in denen im nächsten Anlaufhafen keine geeigneten Einrichtungen zur Verfügung stehen.

 Da die Kontrolle eines Verbots des Einbringens auf See mit großen Problemen behaftet ist, schlägt die Berichterstatterin vor, dass die **Rolle der EMSA bei der Durchsetzung der Richtlinie** im Rahmen der Überarbeitung der Richtlinie durch die Kommission geprüft wird.

ANLAGE: LISTE DER EINRICHTUNGEN UND PERSONEN,
VON DENEN DIE BERICHTERSTATTERIN BEITRÄGE ERHALTEN HAT

<FootprintIntro>Die folgende Liste wurde freiwillig und unter alleiniger Verantwortung der Berichterstatterin erstellt. Die Berichterstatterin erhielt bei der Erstellung des Berichts bis zu dessen Annahme im Ausschuss Beiträge von folgenden Einrichtungen bzw. Personen:</FootprintIntro>

|  |
| --- |
| Einrichtungen und/oder Personen |
| Hazardous Waste Europe |
| EUROSHORE |
| Seas at Risk |
| European Sea Ports Organisation (ESPO) |
| Union des Ports de France |
| Port of Rotterdam |
| Hanse-Office, Vertretung der Hansestadt Hamburg und Schleswig-Holsteins bei der EU  |
| European Community Shipowners’ Associations (ECSA)  |
| Verband Deutscher Reeder (VdR) |
| Union of Greek Shipowners |
| Cruise Lines International Association (CLIA) |
| Association of National Organisations of Fishing Enterprises in the EU (europêche) |
| Vertreter der Regierungen mehrerer Mitgliedstaaten |
| Vertreter der Europäischen Kommission |

<Date>{18/09/2018}18.9.2018</Date>

STELLUNGNAHME <CommissionResp>des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit</CommissionResp>

<CommissionInt>für den Ausschuss für Verkehr und Tourismus</CommissionInt>

<Titre>zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Hafenauffangeinrichtungen für die Entladung von Abfällen von Schiffen, zur Aufhebung der Richtlinie 2000/59/EG und zur Änderung der Richtlinien 2009/16/EG und 2010/65/EU</Titre>

<DocRef>(COM(2018)0033 – C8-0014/2018 – 2018/0012(COD))</DocRef>

Verfasser der Stellungnahme (\*): <Depute>Bas Eickhout</Depute>

(\*) Assoziierter Ausschuss – Artikel 54 der Geschäftsordnung

KURZE BEGRÜNDUNG

Das Einbringen von Abfällen von Schiffen stellt eine erhebliche Bedrohung für die Meeresumwelt dar, die sich auf die Gesundheit des Menschen auswirkt und mit kostspieligen ökonomischen Auswirkungen einhergeht. Zwar stammen die meisten Abfälle im Meer von landseitigen Quellen, jedoch entfällt auch auf die seeseitigen Quellen ein erheblicher Anteil, wobei der EU-Durchschnitt auf 32 % geschätzt wird und in einigen Meeresbecken in der EU Werte von bis zu 50 % erreicht werden. Damit das Problem der von Schiffen ausgehenden Abfälle im Meer bewältigt werden kann, hat die Kommission einen Vorschlag zur Änderung der Richtlinie über Hafenauffangeinrichtungen vorgelegt.

Der Vorschlag der Kommission sieht vor, dass alle Häfen der Union ein zu 100 % sondergebührenfreies System für Müll einführen müssen, damit der wirtschaftliche Anreiz für Schiffe, ihren Müll ins Meer einzubringen, nicht mehr besteht. Der Verfasser der Stellungnahme begrüßt diese wichtige, von der Kommission vorgeschlagene Änderung. Es sollten keine wirtschaftlichen Anreize für Schiffe bestehen, Müll im Meer abzuladen.

Der Verfasser der Stellungnahme begrüßt auch die Aufnahme von Fischereifahrzeugen in die Kostendeckungssysteme. Für die Fanggeräte selbst werden jedoch keine besonderen Maßnahmen vorgeschlagen. Und das, obwohl ein großer Anteil der Fischernetze verloren geht (33 %) und als Geisternetze im Meer verbleibt, die sich auf die Fischbestände auswirken und den Meerestieren schaden. Die Geisternetze verursachen auch erhebliche wirtschaftliche Verluste, da sie oft andere Schiffe beschädigen. Der Verfasser der Stellungnahme ist der Auffassung, dass verbindlichen Systemen der erweiterten Herstellerverantwortung bei der Bewältigung dieses Problems eine wichtige Rolle zukommt. Die Mitgliedstaaten sollten angepasste Gebühren festlegen, um die Gestaltung von Geräten zu fördern, die ein leichtes Recycling ermöglichen, und eine Pfandgebühr auf neue Geräte erheben, um die Entladung am Ende der Lebensdauer zu fördern.

Der Verfasser der Stellungnahme ist des Weiteren der Ansicht, dass es bei einem Verlust von Fanggerät durch ein Wasserfahrzeug vorgeschrieben sein sollte, der zuständigen Behörde des Flaggenmitgliedstaats sämtliche einschlägigen Informationen bereitzustellen. Diese Informationen sollten systematisch in einer zentralen Datenbank (SafeSeaNet) erfasst werden, um die Lage zu überwachen, spezifische Probleme zu ermitteln und die Bergung zu erleichtern. Dadurch würde auch dazu beigetragen, das Verbot der Entladung alter Fanggeräte durchzusetzen. Die Daten werden die Grundlage der regelmäßigen Berichterstattung durch die Kommission bilden, was einen Überblick über verloren gegangenes Fanggerät zur Unterstützung von Bergungsprogrammen und weiteren Maßnahmen ermöglichen würde.

Sehr häufig geraten Abfälle in die Netze der Fischereifahrzeuge. Der Verfasser der Stellungnahme ist der Auffassung, dass es keine wirtschaftliche Abschreckung davor geben sollte, diese Abfälle in den Hafen zu bringen. Die Kommission möchte die Entladung von passiv gefischten Abfällen fördern, indem diese in das System der zu 100 % indirekten Gebühren aufgenommen werden. Der Verfasser der Stellungnahme begrüßt diese Hinzufügung, ist jedoch der Ansicht, dass sie dennoch zu höheren Gesamtgebühren für die Fischereifahrzeuge führen könnte. Daher wird die Verpflichtung aufgenommen, die Kosten für die Sammlung von passiv gefischten Abfällen in Hafenauffangeinrichtungen und die anschließende Behandlung mit alternativen Einnahmequellen, die sich aus der überarbeiteten Richtlinie über Hafenauffangeinrichtungen ergeben, zum Beispiel Einnahmen aus neuen Systemen der erweiterten Herstellerverantwortung, oder mit Beihilfen zu decken.

Die Kommission führt das Konzept umweltfreundlicher Schiffe ein: Wasserfahrzeuge, die ihre Abfälle an Bord verringern, können Anspruch auf eine ermäßigte Gebühr haben. Der Verfasser der Stellungnahme ist der Auffassung, dass die Mindestanforderungen präzisiert und harmonisiert werden müssen. In einen neuen Anhang nimmt er eine Reihe von Maßnahmen auf, die im Einklang mit den Grundsätzen der Kreislaufwirtschaft und den MARPOL-Leitlinien zu Müll stehen. Die Maßnahmen reichen von der Trennung und Sammlung an der Quelle bis hin zu Schulungen und der Vermeidung von Einwegartikeln.

Der Verfasser der Stellungnahme schlägt des Weiteren vor, dafür zu sorgen, dass die vorsätzliche, leichtfertige und grob fahrlässige Einbringung von Müll und von mit der Luftverunreinigung zusammenhängenden Rückständen nach EU-Recht ein Straftatbestand sind und die Mitgliedstaaten folglich verpflichtet werden, angemessene Sanktionen einzuführen. Ausnahmen davon sollten den im Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL-Übereinkommen) festgelegten Ausnahmen entsprechen.

Schließlich sind feste und schwimmende Offshore-Plattformen, die zur Gewinnung und Lagerung von Erdöl genutzt werden, derzeit nicht Gegenstand des Vorschlags der Kommission zur Überarbeitung der Richtlinie über Hafenauffangeinrichtungen. Im Jahr 2015 gab es in der EU 232 Offshore-Plattformen mit jeweils etwa 100 bis 200 Mitarbeitern. Fachleute sind zu dem Ergebnis gekommen, dass sie einen erheblichen Anteil an den Quellen des Abfalls in den Meeren ausmachen. Der Verfasser der Stellungnahme schlägt vor, dafür zu sorgen, dass die auf diesen Plattformen anfallenden Abfälle ebenfalls in Hafenauffangeinrichtungen entladen werden.

ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit ersucht den federführenden Ausschuss für Verkehr und Tourismus, folgende Änderungsanträge zu berücksichtigen:

<RepeatBlock-Amend><Amend>Änderungsantrag <NumAm>1</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Titel 1</Article>

|  |  |
| --- | --- |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| Vorschlag für eine | Vorschlag für eine |
| RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES | RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES |
| über Hafenauffangeinrichtungen für die Entladung von Abfällen von Schiffen, zur Aufhebung der Richtlinie 2000/59/EG und zur Änderung der Richtlinien 2009/16/EG und 2010/65/EU | über Hafenauffangeinrichtungen für die Entladung von Abfällen von Schiffen, zur Aufhebung der Richtlinie 2000/59/EG und zur Änderung der Richtlinien ***2005/35/EG***, 2009/16/EG und 2010/65/EU |

(Steht im Zusammenhang mit der Änderung durch Artikel 20a (neu), durch die vorgeschlagen wird, die Begriffsbestimmung für Schadstoffe in der Richtlinie über die Meeresverschmutzung durch Schiffe zu ändern.)

<TitreJust>Begründung</TitreJust>

Mit der Richtlinie 2005/35/EG werden Vorschriften für die Verhängung von Sanktionen für von Schiffen ausgehende Einleitungen von Schadstoffen eingeführt. Die Richtlinie 2005/35/EG erstreckt sich derzeit nur auf Abfälle, die in den Anlagen I (Öl) und II (als Massengut beförderte schädliche flüssige Stoffe) des MARPOL-Übereinkommens aufgeführt sind. Die Einbringung von Stoffen gemäß den Anlagen V (Müll) und VI (mit der Luftverunreinigung zusammenhängende Rückstände) sollte aufgenommen werden.

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>2</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 2</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| (2) Das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (im Folgenden das „MARPOL-Übereinkommen“) enthält generelle Verbote für das Einbringen von Abfällen von Schiffen auf See, regelt aber auch die Bedingungen, unter denen bestimmte Abfallarten in die Meeresumwelt eingebracht werden können. Das MARPOL-Übereinkommen verpflichtet die Mitgliedstaaten, für die Bereitstellung geeigneter Auffangeinrichtungen in den Häfen zu sorgen. | (2) Das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (im Folgenden das „MARPOL-Übereinkommen“) enthält generelle Verbote für das Einbringen von Abfällen von Schiffen ***und festen und schwimmenden Plattformen*** auf See, regelt aber auch die Bedingungen, unter denen bestimmte Abfallarten in die Meeresumwelt eingebracht werden können. Das MARPOL-Übereinkommen verpflichtet die Mitgliedstaaten, für die Bereitstellung geeigneter Auffangeinrichtungen in den Häfen zu sorgen. |

<TitreJust>Begründung</TitreJust>

Im MARPOL-Übereinkommen ist auch die Einbringung von Abfällen von festen und schwimmenden Plattformen geregelt. Sie sollten an dieser Stelle hinzugefügt werden.

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>3</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 4</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| (4) In den letzten beiden Jahrzehnten wurden am MARPOL-Übereinkommen und seinen ***Anhängen*** wichtige Änderungen vorgenommen, mit denen strengere Normen und Verbote für das Einbringen von Abfällen von Schiffen auf See eingeführt wurden. | (4) In den letzten beiden Jahrzehnten wurden am MARPOL-Übereinkommen und seinen ***Anlagen*** wichtige Änderungen vorgenommen, mit denen strengere Normen ***für die Entladung von Abfällen*** und Verbote für das Einbringen von Abfällen von Schiffen auf See eingeführt wurden. |

<TitreJust>Begründung</TitreJust>

Auch die Entladung von Abfällen in Hafenauffangeinrichtungen ist Gegenstand des MARPOL-Übereinkommens.

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>4</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 7</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| (7) Trotz dieser regulatorischen Entwicklungen kommt es jedoch noch immer vor, dass Abfälle auf See eingebracht werden. Dies ist auf eine Kombination von Faktoren zurückzuführen, nämlich dass in den Häfen nicht immer geeignete Hafenauffangeinrichtungen verfügbar sind, dass die Vorschriften häufig unzureichend durchgesetzt werden und dass es an Anreizen für die Entladung der Abfälle an Land mangelt. | (7) Trotz dieser regulatorischen Entwicklungen kommt es jedoch noch immer vor, dass Abfälle auf See eingebracht werden***, was immense Kosten für Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft verursacht***. Dies ist auf eine Kombination von Faktoren zurückzuführen, nämlich dass in den Häfen nicht immer geeignete Hafenauffangeinrichtungen verfügbar sind, dass die Vorschriften häufig unzureichend durchgesetzt werden und dass es an Anreizen für die Entladung der Abfälle an Land mangelt. |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>5</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 7 a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***(7a)*** ***Zwar wurden Verbesserungen erzielt, jedoch fallen insbesondere auf Kreuzfahrtschiffen häufig immer noch viele Lebensmittelabfälle an. Die Bewirtschaftung von Lebensmittelabfällen ist nach wie vor ein Bereich, in dem die Entwicklung von Verfahren der getrennten Abfallsammlung und der Wiederverwendung angezeigt ist.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>6</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 12</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| (12) Die getrennte Sammlung von Abfällen von Schiffen einschließlich nicht mehr genutzter Fanggeräte ist notwendig, um ihre ***weitere Verwertung*** in der nachgelagerten Abfallbewirtschaftungskette zu gewährleisten. An Bord der Schiffe wird der Müll im Einklang mit internationalen Normen und Standards häufig getrennt, und die Rechtsvorschriften der Union sollten sicherstellen, dass diese Bemühungen um eine Abfalltrennung an Bord nicht dadurch untergraben werden, dass Regelungen für getrennte Abfallsammlung an Land fehlen. | (12) Die getrennte Sammlung von Abfällen von Schiffen einschließlich nicht mehr genutzter Fanggeräte ist notwendig, um ihre ***Rückgewinnung für die Wiederverwendung oder das Recycling*** in der nachgelagerten Abfallbewirtschaftungskette zu gewährleisten ***und zu verhindern, dass sie den Meerestieren und der Meeresumwelt schaden***. An Bord der Schiffe wird der Müll im Einklang mit internationalen Normen und Standards häufig getrennt, und die Rechtsvorschriften der Union sollten sicherstellen, dass diese Bemühungen um eine Abfalltrennung an Bord nicht dadurch untergraben werden, dass Regelungen für getrennte Abfallsammlung an Land fehlen. ***Die Mitgliedstaaten sollten Systeme der getrennten Abfallsammlung unterstützen, die aufgrund der Eigenschaften der Häfen am besten geeignet sind.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>7</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 12 a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***(12a)*** ***Die getrennte Sammlung von Abfällen wie Lebensmittelabfällen, Schmierstoffen und Schweröl sollte mit dem Ziel weiterentwickelt werden, im Einklang mit den Grundsätzen der Kreislaufwirtschaft ihre Wiederverwendung zu ermöglichen.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>8</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 13</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| (13) Zwar stammt ein Großteil der Abfälle im Meer aus Tätigkeiten an Land, jedoch ist ein bedeutender Teil auch der Schifffahrtsindustrie, einschließlich Fischerei und Freizeitbranche, zuzuschreiben, die Müll, darunter auch Kunststoffe und nicht mehr genutzte Fanggeräte, direkt ins Meer einbringt. | (13) Zwar stammt ein Großteil der Abfälle im Meer aus Tätigkeiten an Land, jedoch ist ein bedeutender Teil auch der Schifffahrtsindustrie, einschließlich Fischerei und Freizeitbranche, zuzuschreiben, die Müll, darunter auch Kunststoffe und nicht mehr genutzte Fanggeräte, direkt ins Meer einbringt. ***Die Kommission geht davon aus, dass Kunststoffe über 80 % der Abfälle im Meer ausmachen und dass 27 % der Meeresabfälle an den europäischen Stränden auf Fanggeräte mit Kunststoff entfallen, was 11 000 Tonnen im Jahr entspricht.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>9</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 13 a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***(13a)*** ***In der Richtlinie 2008/98/EG sind Abfallvermeidungsmaßnahmen aufgeführt, die die Mitgliedstaaten ergreifen sollten, um die Entstehung von Abfällen zu verhindern. Diese Maßnahmen sollten unter anderem auf die Beendigung der Entstehung von Abfällen im Meer abzielen, um zu dem Ziel der Vereinten Nationen für nachhaltige Entwicklung, jegliche Formen der Meeresverschmutzung zu vermeiden und deutlich zu reduzieren, beizutragen.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>10</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 13 b (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***(13b) Feste oder schwimmende Plattformen tragen ebenfalls zu den Abfällen im Meer bei, und für sie sollte die Verpflichtung gelten, über einen Abfallbewirtschaftungsplan zu verfügen und ihre Abfälle getrennt zu sammeln und in regelmäßigen Abständen in Unionshäfen zu entladen.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>11</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 15 a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***(15a) Das Internationale Übereinkommen der IMO vom 13. Februar 2004 zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen (im Folgenden „Ballastwasserübereinkommen“) ist am 8. September 2017 in Kraft getreten. In dem Ballastwasserübereinkommen ist vorgeschrieben, dass alle Schiffe Verfahren für die Behandlung von Ballastabwasser nach den IMO-Normen durchführen müssen und Häfen und Terminals, die für die Reinigung und Instandsetzung von Ballasttanks benannt wurden, geeignete Auffanganlagen zur Aufnahme von Sedimenten bereitstellen müssen.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>12</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 18</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| (18) Um das Problem der Abfälle im Meer wirksam zu lösen, ist es von grundlegender Bedeutung, genügend Anreize für die Entladung von Abfällen von Schiffen, insbesondere Müll, in den Hafenauffangeinrichtungen zu sorgen. Dies kann mit einem Kostendeckungssystem erreicht werden, das die Anwendung einer indirekten Gebühr erfordert, die unabhängig von der tatsächlichen Entladung von Abfällen erhoben wird und dazu berechtigen sollte, die Abfälle ohne zusätzliche direkte Entgelte zu entladen. Auch der Fischereisektor und die Freizeitbranche sollten angesichts ihres Beitrags zur Entstehung von Abfällen im Meer in dieses System eingebunden werden. | (18) Um das Problem der Abfälle im Meer wirksam zu lösen, ist es von grundlegender Bedeutung, genügend Anreize für die Entladung von Abfällen von Schiffen, insbesondere Müll, in den Hafenauffangeinrichtungen zu sorgen. Dies kann mit einem Kostendeckungssystem erreicht werden, das die Anwendung einer indirekten Gebühr erfordert, die unabhängig von der tatsächlichen Entladung von Abfällen erhoben wird und dazu berechtigen sollte, die Abfälle ohne zusätzliche direkte Entgelte zu entladen. Auch der Fischereisektor und die Freizeitbranche sollten angesichts ihres Beitrags zur Entstehung von Abfällen im Meer in dieses System eingebunden werden. ***Durch die Entladung von passiv gefischten Abfällen sollten keine zusätzlichen Kosten für die Fischereifahrzeuge anfallen.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>13</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 18 a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***(18a) Fischern kann eine wesentliche Rolle bei der Beseitigung von Abfällen im Meer zukommen, indem sie passiv gefischte Abfälle in den Hafen zurückbringen, damit sie einer ordnungsgemäßen Abfallbewirtschaftung unterzogen werden können. Um die Entladung von passiv gefischten Abfällen, die sich beim gewöhnlichen Fischfang in Netzen sammeln, zu fördern, sollten die Mitgliedstaaten die mit der Sammlung in Hafenauffangeinrichtungen und der anschließenden Bewirtschaftung zusammenhängenden Kosten mit Einnahmen aus alternativen Quellen decken.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>14</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 18 b (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***(18b)*** ***Damit das Problem der Abfälle im Meer wirksam bewältigt werden kann, sollten sich die Mitgliedstaaten außerdem um die Ausarbeitung von Strategien und Plänen bemühen, mit denen das Zurücklassen von Fanggerät im Meer eingedämmt wird, wobei beispielsweise Finanzhilfen aus dem Europäischen Meeres- und Fischereifonds (EMFF) herangezogen werden sollten und die Unterstützung aus den Strukturfonds und im Rahmen der Europäischen territorialen Zusammenarbeit sowie die erforderliche aktive Beteiligung der Regionen genutzt werden sollten. Ferner sollten neue Verwaltungsinstrumente und bewährte Verfahren angeregt werden, wie beispielsweise diejenigen, die im Rahmen von aus Mitteln der Europäischen territorialen Zusammenarbeit kofinanzierten Projekten im Adriatischen Meer erforscht werden, oder den Fischereiflotten eine neue Rolle als „Meereswächter“ zukommen.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>15</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 19</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| (19) Das Konzept umweltfreundlicher Schiffe sollte im Hinblick auf die Abfallbewirtschaftung ***weiterentwickelt*** werden, damit für ***jene*** Wasserfahrzeuge, die ihre Abfälle an Bord verringern, ein wirksames Belohnungssystem eingeführt werden kann. | (19) Das Konzept umweltfreundlicher Schiffe sollte im Hinblick auf die Abfallbewirtschaftung ***umgesetzt*** werden***. In der gesamten Union sollten Mindestanforderungen festgelegt und so einheitlich wie möglich umgesetzt werden***, damit für ***die*** Wasserfahrzeuge, die ihre Abfälle an Bord ***durch eine ökologisch nachhaltige Abfallvermeidung und ‑bewirtschaftung im Einklang mit bewährten Verfahren und den Leitlinien der IMO von 2017 für die Durchführung der Anlage V des MARPOL-Übereinkommens*** verringern, ein wirksames Belohnungssystem eingeführt werden kann. ***Die Mitgliedstaaten sollten Verfahren fördern, die über die geforderten Standards hinausgehen.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>16</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 20</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| (20) Ladungsrückstände bleiben nach dem Entladen der Fracht am Terminal Eigentum des Frachteigners und haben häufig einen wirtschaftlichen Wert. Aus diesem Grund sollten Ladungsrückstände von dem Kostendeckungssystem und der Anwendung einer indirekten Gebühr ausgenommen werden; die Gebühr für die Entladung von Ladungsrückständen sollte von dem in den vertraglichen Vereinbarungen der beteiligten Parteien oder in anderen lokalen Vereinbarungen benannten Nutzer der Auffangeinrichtung entrichtet werden. | (20) Ladungsrückstände bleiben nach dem Entladen der Fracht am Terminal Eigentum des Frachteigners und haben häufig einen wirtschaftlichen Wert. Aus diesem Grund sollten Ladungsrückstände von dem Kostendeckungssystem und der Anwendung einer indirekten Gebühr ausgenommen werden; die Gebühr für die Entladung von Ladungsrückständen sollte von dem in den vertraglichen Vereinbarungen der beteiligten Parteien oder in anderen lokalen Vereinbarungen benannten Nutzer der Auffangeinrichtung entrichtet werden. ***Dies sollte jedoch nicht für Ladungsrückstände gelten, die nicht leicht verwertet werden können, wie beispielsweise langlebige schwimmende Stoffe hoher Viskosität wie Paraffin. Derartige Stoffe können von geringem wirtschaftlichen Wert sein, sodass die Gefahr besteht, dass sie ins Meer gespült werden, wenn sie nicht angemessen in Hafenauffangeinrichtungen entsorgt werden.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>17</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 22 a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***(22a)*** ***Um die Sicherheit des Seeverkehrs und den Schutz der Meeresumwelt zu verbessern, sollte die Richtlinie 2005/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates1a dahingehend geändert werden, dass im Unionsrecht auch durch Abfälle gemäß den Anlagen IV bis VI des MARPOL-Übereinkommens verursachte Meeresverschmutzung durch Schiffe geregelt wird und sichergestellt wird, dass gegen Personen, die für das rechtswidrige Einbringen verantwortlich sind, angemessene Sanktionen verhängt werden.*** |
|  | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
|  | ***1a*** ***Richtlinie 2005/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von Sanktionen, einschließlich strafrechtlicher Sanktionen, für Verschmutzungsdelikte (ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 11).*** |

<TitreJust>Begründung</TitreJust>

Mit der Richtlinie 2005/35/EG werden Vorschriften für die Verhängung von Sanktionen für von Schiffen ausgehende Einleitungen von Schadstoffen eingeführt. Sie erstreckt sich derzeit nur auf Abfälle, die in den Anlagen I (Öl) und II (als Massengut beförderte schädliche flüssige Stoffe) des MARPOL-Übereinkommens aufgeführt sind. Die Einbringung von Schiffsabwasser (Anlage IV), Schiffsmüll (Anlage V) und die Luftverunreinigung durch Schiffe (Anlage VI) sollten auch aufgenommen werden.

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>18</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 24</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| (24) Die Überwachung und Durchsetzung sollte durch ein System erleichtert werden, das auf elektronischer Meldung und elektronischem Informationsaustausch beruht. Zu diesem Zweck sollte das bestehende mit der Richtlinie 2000/59/EG eingerichtete Melde- und Kontrollsystems weiterentwickelt und auf der Grundlage bestehender elektronischer Datensysteme, insbesondere des Systems der Union für den Austausch von Informationen für die Sicherheit des Seeverkehrs (SafeSeaNet) und der Überprüfungsdatenbank (THETIS), weiterhin betrieben werden. Das System sollte auch Informationen über die in den verschiedenen Häfen verfügbaren Hafenauffangeinrichtungen enthalten. | (24) Die Überwachung und Durchsetzung sollte durch ein System erleichtert werden, das auf elektronischer Meldung und elektronischem Informationsaustausch beruht. Zu diesem Zweck sollte das bestehende mit der Richtlinie 2000/59/EG eingerichtete Melde- und Kontrollsystems weiterentwickelt und auf der Grundlage bestehender elektronischer Datensysteme, insbesondere des Systems der Union für den Austausch von Informationen für die Sicherheit des Seeverkehrs (SafeSeaNet) und der Überprüfungsdatenbank (THETIS), weiterhin betrieben werden. Das System sollte auch Informationen über die in den verschiedenen Häfen verfügbaren Hafenauffangeinrichtungen ***und verloren gegangene Fanggeräte*** enthalten. |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>19</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 30</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| (30) Um den Entwicklungen auf internationaler Ebene Rechnung zu tragen und umweltfreundliche Abfallbewirtschaftungspraktiken an Bord zu fördern, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel290 AEUV Rechtsakte zur Änderung dieser Richtlinie zu erlassen, um Verweise auf internationale Übereinkünfte und die Anhänge zu aktualisieren, um Verweise auf internationale Übereinkünfte zu ändern und damit erforderlichenfalls zu verhindern, dass Änderungen dieser internationalen Übereinkünfte für die Zwecke dieser Richtlinie angewendet werden, sowie um gemeinsame Kriterien für die Anerkennung umweltfreundlicher Schiffe für die Zwecke der Gewährung einer reduzierten Abfallgebühr für diese Schiffe zu ***entwickeln***. Besonders wichtig ist, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Expertenebene, durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden. | (30) Um den Entwicklungen auf internationaler Ebene Rechnung zu tragen und umweltfreundliche Abfallbewirtschaftungspraktiken an Bord zu fördern, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel290 AEUV Rechtsakte zur Änderung dieser Richtlinie zu erlassen, um Verweise auf internationale Übereinkünfte und die Anhänge zu aktualisieren, um Verweise auf internationale Übereinkünfte zu ändern und damit erforderlichenfalls zu verhindern, dass Änderungen dieser internationalen Übereinkünfte für die Zwecke dieser Richtlinie angewendet werden, sowie um ***unter Berücksichtigung bestehender bewährter Verfahren und Bottom-up-Systeme*** gemeinsame Kriterien für die Anerkennung umweltfreundlicher Schiffe für die Zwecke der Gewährung einer reduzierten Abfallgebühr für diese Schiffe zu ***ändern***. Besonders wichtig ist, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Expertenebene, durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden. |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>20</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe a a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***(aa) „feste oder schwimmende Plattform“ jede feste oder schwimmende Offshore-Plattform, darunter Bohrinseln sowie Schiffe zur Förderung und Lagerung und zum Laden oder Löschen, die für die Förderung und Lagerung von festen, flüssigen oder gasförmigen Stoffen oder Materialien eingesetzt werden;*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>21</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe c</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| (c) „Abfälle von Schiffen“ alle Abfälle, einschließlich Ladungsrückständen, die während des ***Schiffsbetriebs*** oder ***bei*** Laden, Löschen oder Reinigen anfallen oder bei Fischfangtätigkeiten in Netzen gesammelt werden und die in den Geltungsbereich der AnhängeI, II, IV, V und VI des MARPOL-Übereinkommens fallen; | (c) „Abfälle von Schiffen“ alle Abfälle, einschließlich Ladungsrückständen, die während des ***Betriebs von Schiffen oder festen oder schwimmenden Plattformen*** oder ***beim*** Laden, Löschen oder Reinigen ***oder bei der Instandsetzung von Schiffen*** anfallen***, einschließlich Sedimenten von Reinigungsarbeiten oder von der Instandsetzung von Ballasttanks,*** oder bei Fischfangtätigkeiten in Netzen gesammelt werden und die in den Geltungsbereich der AnhängeI, II, IV, V und VI des MARPOL-Übereinkommens fallen; |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>22</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe c a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***(ca) „passiv gefischte Abfälle“ Abfälle, die sich beim Fischfang unbeabsichtigt in Netzen sammeln;*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>23</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe d</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| (d) „Ladungsrückstände“ die Reste von Ladungen an Bord, die nach dem Laden und Löschen an Deck ***oder*** in Laderäumen verbleiben, einschließlich beim Laden oder Löschen angefallener Überreste oder Überläufe in feuchtem oder trockenem Zustand oder in Waschwasser enthalten, ausgenommen nach dem Fegen an Deck verbleibender Ladungsstaub oder Staub auf den Außenflächen des Schiffes; | (d) „Ladungsrückstände“ die Reste von Ladungen an Bord, die nach dem Laden und Löschen an Deck***,*** in Laderäumen ***oder Tanks*** verbleiben, einschließlich beim Laden oder Löschen angefallener Überreste oder Überläufe***, unabhängig davon, ob sie sich*** in feuchtem oder trockenem Zustand ***befinden*** oder in Waschwasser enthalten ***sind***, ausgenommen nach dem Fegen an Deck verbleibender Ladungsstaub oder Staub auf den Außenflächen des Schiffes; |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>24</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe f a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***(fa) „Fanggerät“ jedes Gerät oder jeder Ausrüstungsgegenstand, das/der in der Fischerei und in der Aquakultur zum Orten oder zum Fang biologischer Meeresressourcen oder, auf der Meeresoberfläche schwimmend und sich öffnend, zum Anlocken und zum Fang biologischer Meeresressourcen verwendet wird;*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>25</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe l</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| (l) „ausreichende Lagerkapazität“ das Vorhandensein von genügend Kapazität***, um die Abfälle***, einschließlich der wahrscheinlich während der Fahrt anfallenden Abfälle***,*** ab dem Zeitpunkt des Auslaufens bis zum Anlaufen des nächsten Hafens an Bord ***zu lagern***; | (l) „ausreichende Lagerkapazität“ das Vorhandensein von genügend ***gesonderter*** Kapazität ***für jede Art von Abfall***, ***der –*** einschließlich der wahrscheinlich während der Fahrt anfallenden Abfälle***–*** ab dem Zeitpunkt des Auslaufens bis zum Anlaufen des nächsten Hafens an Bord ***gelagert wird***; |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>26</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 4 – Absatz 2 – Buchstabe a a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***(aa) in den Häfen und an den Terminals, in bzw. an denen Reinigungs- oder Instandsetzungsarbeiten an Ballasttanks durchgeführt werden, geeignete Hafenauffangeinrichtungen zur Aufnahme von Sedimenten bereitgestellt werden;*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>27</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 4 – Absatz 2 – Buchstabe c</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| (c) die Hafenauffangeinrichtungen die umweltgerechte Bewirtschaftung der Abfälle des Schiffes gemäß den Anforderungen der Richtlinie 2008/98/EG und anderen einschlägigen Unionsvorschriften zur Abfallbewirtschaftung ermöglichen. Zu diesem Zweck sorgen die Mitgliedstaaten– wie im Abfallrecht der Union, insbesondere in der Richtlinie2008/98/EG, der Richtlinie 2012/19/EU und der Richtlinie2006/66/EG vorgeschrieben– für die getrennte Sammlung von Abfällen von Schiffen in Häfen. Buchstabec gilt unbeschadet der strengeren Anforderungen der Verordnung (EG) Nr.1069/2009 für die Bewirtschaftung von Küchen- und Speiseabfällen von international eingesetzten Verkehrsmitteln. | (c) die Hafenauffangeinrichtungen die umweltgerechte Bewirtschaftung der Abfälle des Schiffes gemäß den Anforderungen der Richtlinie 2008/98/EG und anderen einschlägigen Unionsvorschriften zur Abfallbewirtschaftung ermöglichen. Zu diesem Zweck sorgen die Mitgliedstaaten– wie im Abfallrecht der Union, insbesondere in der Richtlinie2008/98/EG, der Richtlinie***94/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates1a, der*** ***Richtlinie***2012/19/EU und der Richtlinie2006/66/EG vorgeschrieben– für die getrennte Sammlung***, um die Wiederverwendung und das Recycling*** von Abfällen von Schiffen in Häfen ***zu erleichtern***. Buchstabec gilt unbeschadet der strengeren Anforderungen der Verordnung (EG) Nr.1069/2009 für die Bewirtschaftung von Küchen- und Speiseabfällen von international eingesetzten Verkehrsmitteln. |
|  | ***\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_*** |
|  | ***1a Richtlinie 94/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 1994 über Verpackungen und Verpackungsabfälle (ABl. L 365 vom 31.12.1994, S. 10).*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>28</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 4 – Absatz 4 a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***4a.*** ***Die jeweiligen Hafenbehörden, oder in deren Ermangelung die zuständigen Behörden, sorgen dafür, dass die Abfälle unter Anwendung ausreichender Sicherheitsmaßnahmen entladen oder aufgefangen werden, um Gefahren für Mensch und Umwelt in den unter diese Richtlinie fallenden Häfen zu verhindern.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>29</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 5 – Absatz 1</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| 1. Für jeden Hafen ist ein geeigneter Abfallbewirtschaftungsplan vorhanden, der nach regelmäßigen Konsultationen mit den beteiligten Parteien, ***insbesondere*** den Hafennutzern oder deren Vertretern, durchgeführt wird. Diese Konsultationen sollten im Hinblick auf die Anforderungen der Artikel4, 6 und 7 sowohl während der ersten Ausarbeitung als auch nach der Verabschiedung der Pläne stattfinden, insbesondere wenn bedeutende Änderungen vorgenommen wurden. Anhang1 enthält die ausführlichen Anforderungen für die Aufstellung solcher Pläne. | 1. Für jeden Hafen ist ein geeigneter Abfallbewirtschaftungsplan vorhanden, der nach regelmäßigen Konsultationen mit den beteiligten Parteien, ***u. a.*** den Hafennutzern oder deren Vertretern ***und der Zivilgesellschaft***, durchgeführt wird. Diese Konsultationen sollten im Hinblick auf die Anforderungen der Artikel4, 6 und 7 sowohl während der ersten Ausarbeitung als auch nach der Verabschiedung der Pläne stattfinden, insbesondere wenn bedeutende Änderungen vorgenommen wurden. Anhang1 enthält die ausführlichen Anforderungen für die Aufstellung solcher Pläne. |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>30</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 5 – Absatz 4 a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***4a. Sehr kleine Häfen mit geringem oder seltenen Verkehr ausschließlich von Sportbooten können vom Geltungsbereich dieses Artikels ausgenommen sein, sofern ihre Hafenauffangeinrichtungen in das von oder im Auftrag der jeweiligen Kommune verwaltete Abfallbewirtschaftungssystem integriert sind und die Mitgliedstaaten, in denen sich diese Häfen befinden, dafür sorgen, dass den Nutzern dieser Häfen Informationen zu dem Abfallbewirtschaftungssystem zur Verfügung gestellt werden.*** |
|  | ***Die Mitgliedstaaten, in denen sich derartige Häfen befinden, melden diese Häfen elektronisch in dem in Artikel 14 genannten Teil des Informations-, Überwachungs- und Durchsetzungssystems.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>31</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Abschnitt 3 – Überschrift</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| Entladung von Abfällen von Schiffen | ***Einbringung und*** Entladung von Abfällen von Schiffen |

(Steht in Zusammenhang mit dem Änderungsantrag zu Artikel 7 Absatz 1.)

<TitreJust>Begründung</TitreJust>

Gegenstand dieses Abschnitts sollten auch die gemäß dem MARPOL-Übereinkommen geltenden Verbote der Einbringung sein.

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>32</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 7 – Überschrift</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| Entladung von Abfällen von Schiffen | ***Einbringung und*** Entladung von Abfällen von Schiffen |

(Steht in Zusammenhang mit dem Änderungsantrag zu Artikel 7 Absatz 1.)

<TitreJust>Begründung</TitreJust>

Gegenstand dieses Artikels sollten auch die gemäß dem MARPOL-Übereinkommen geltenden Verbote der Einbringung sein.

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>33</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 7 – Absatz 1</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| 1. Der Kapitän eines Schiffes, das einen Hafen der Union angelaufen hat, entlädt gemäß den im MARPOL-Übereinkommen festgelegten Normen für das Einbringen von Abfällen vor dem Auslaufen alle an Bord des Schiffes mitgeführten Abfälle in einer Hafenauffangeinrichtung. | 1. Der Kapitän eines Schiffes, das einen Hafen der Union angelaufen hat, entlädt gemäß den im MARPOL-Übereinkommen festgelegten Normen ***und Regelungen*** für ***die Entladung und*** das Einbringen von Abfällen vor dem Auslaufen alle an Bord des Schiffes mitgeführten Abfälle in einer Hafenauffangeinrichtung ***und bringt nach Auslaufen aus dem Hafen keine Abfälle ins Meer ein.*** ***Diese Anforderung gilt im Einklang mit dem Ballastwasserübereinkommen auch für Sedimente von Reinigungsarbeiten oder von der Instandsetzung von Ballasttanks.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>34</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 7 – Absatz 7</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| 7. ***Wenn*** ***der nächste Anlaufhafen außerhalb*** ***der Union liegt*** ***oder es gute Gründe für die Annahme gibt***, dass im nächsten Anlaufhafen ***keine geeigneten*** Einrichtungen zur Verfügung stehen, oder ***wenn*** dieser Hafen nicht bekannt ***ist***, fordert der Mitgliedstaat das Schiff auf, seine gesamten Abfälle vor dem Auslaufen zu entladen. | 7. ***Kann anhand*** ***der verfügbaren Angaben, einschließlich*** ***der in dem in Artikel 14 dieser Richtlinie genannten Informations-, Überwachungs- und Durchsetzungssystem*** ***oder im GISIS elektronisch verfügbaren Angaben, nicht festgestellt werden***, dass im nächsten Anlaufhafen ***geeignete*** Einrichtungen zur Verfügung stehen, oder ***ist*** dieser Hafen nicht bekannt, ***so*** fordert der Mitgliedstaat das Schiff auf, seine gesamten Abfälle vor dem Auslaufen zu entladen. |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>35</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 7 – Absatz 8 a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***8a. Der Leiter einer festen oder schwimmenden Plattform sorgt dafür, dass seine Abfälle im Einklang mit dem MARPOL-Übereinkommen in regelmäßigen Abständen in eine Hafenauffangeinrichtung entladen werden.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>36</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 7 a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***Artikel 7a*** |
|  | ***Der Kapitän eines Schiffes, das einen Hafen der Union angelaufen hat, wendet vor Auslaufen im Hinblick auf langlebige schwimmende Stoffe hoher Viskosität, darunter Paraffin, Vorwaschverfahren gemäß Anlage II des MARPOL-Übereinkommens an und entlädt alle Rückstände oder Wassergemische am Löschhafen, bis der Tank leer ist und die Entladeschläuche frei von Rückständen sind.*** |

<TitreJust>Begründung</TitreJust>

Vor dem Hintergrund der Annahme von Entwürfen von Änderungsanträgen im Februar 2018 im Unterausschuss für die Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung, in denen das Vorwaschen von Tanks mit langlebigen schwimmenden Stoffen hoher Viskosität gefordert wird und die im MEPC 73 im Hinblick auf eine Aufnahme in Anlage II geprüft werden, sollte die EU diese Anforderungen in die überarbeitete Richtlinie über Hafenauffangeinrichtungen und damit ins Unionsrecht aufnehmen, wobei die Verpflichtung, sicherzustellen, dass Entladeschläuche frei von Rückständen sind, hinzugefügt werden sollte. Insbesondere Paraffin wird in die Meere gespült und gelangt an die europäischen Strände, was unter anderem zu Problemen für die wildlebenden Tiere führt.

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>37</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 8 – Absatz 1</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| 1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Kosten für den Betrieb von Hafenauffangeinrichtungen für die Aufnahme und Behandlung von Abfällen von Schiffen ***außer*** Ladungsrückständen durch eine von den Schiffen zu erhebende Gebühr gedeckt werden. Diese Kosten umfassen die in Anhang4 aufgeführten Elemente. | 1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Kosten für den Betrieb von Hafenauffangeinrichtungen für die Aufnahme und Behandlung von Abfällen von Schiffen***, einschließlich*** Ladungsrückständen ***von langlebigen schwimmenden Stoffen hoher Viskosität, nicht aber sonstiger Ladungsrückstände,*** durch eine von den Schiffen zu erhebende Gebühr gedeckt werden. Diese Kosten umfassen die in Anhang4 aufgeführten Elemente. |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>38</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 8 – Absatz 2 – Buchstabe c</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| (c) um einen größtmöglichen Anreiz für die Entladung von Abfällen gemäß ***Anhang*** V des MARPOL-Übereinkommens zu schaffen, einschließlich Abfällen, die bei Fischfangtätigkeiten in Netzen gesammelt werden, deckt die zu erhebende indirekte Gebühr alle Kosten der Hafenauffangeinrichtungen für diese Abfälle ab, um ein Entladerecht ohne zusätzliche direkte Entgelte zu gewährleisten. | (c) um einen größtmöglichen Anreiz für die Entladung von Abfällen gemäß ***Anlage***V des MARPOL-Übereinkommens zu schaffen, einschließlich Abfällen, die bei Fischfangtätigkeiten in Netzen gesammelt werden***, und Ladungsrückständen von langlebigen schwimmenden Stoffen hoher Viskosität***, deckt die zu erhebende indirekte Gebühr alle Kosten der Hafenauffangeinrichtungen für diese Abfälle ab, um ein Entladerecht ohne zusätzliche direkte Entgelte zu gewährleisten. |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>39</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 8 – Absatz 2 – Buchstabe c a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***(ca) um zu verhindern, dass die Kosten für die Sammlung in Hafenauffangeinrichtungen und die anschließende Behandlung passiv gefischter Abfälle von den Hafennutzern getragen werden müssen, decken die Mitgliedstaaten diese Kosten vollständig mit den Einnahmen aus den in Anhang 4 aufgeführten alternativen Einnahmequellen;*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>40</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 8 – Absatz 5</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| 5. Die Gebühren werden verringert, wenn nachgewiesen werden kann, dass das Schiff aufgrund seiner Bauart, seiner Ausrüstung und seines Betriebs geringere ***Abfallmengen*** erzeugt, und wenn es seine Abfälle nachhaltig und umweltverträglich bewirtschaftet. Der Kommission wird gemäß Artikel19 die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die ***Kriterien festzulegen, anhand deren bestimmt wird, ob ein Schiff die in diesem Absatz genannten Anforderungen in Bezug auf die Abfallbewirtschaftung an Bord erfüllt***. | 5. Die Gebühren werden verringert, wenn nachgewiesen werden kann, dass das Schiff aufgrund seiner Bauart, seiner Ausrüstung***, seiner Beschaffungspolitik*** und seines Betriebs ***im Einklang mit Anhang 4a für Schiffe, die keine Fischereifahrzeuge sind, und Anhang 4b für Fischereifahrzeuge*** geringere ***Mengen der Abfallart*** erzeugt, ***für die die Gebühr gilt,*** und wenn es seine Abfälle nachhaltig und umweltverträglich bewirtschaftet. Der Kommission wird gemäß Artikel19 die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die ***Anhänge 4a und 4b zwecks Änderung der einheitlichen Mindestanforderungen zu ändern***. |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>41</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 9 – Absatz 1 – Buchstabe b a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***(ba)*** ***die Ausnahme sich nicht negativ auf die Sicherheit des Seeverkehrs, die Gesundheit, die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord oder die Meeresumwelt auswirkt;*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>42</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 12 – Absatz 1 – Einleitung</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| 1. Bei Schiffen, die nicht in den Geltungsbereich der Richtlinie 2009/16/EG fallen, stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass mindestens 20 % der Gesamtzahl der einzelnen Wasserfahrzeuge in jeder der nachstehend aufgeführten Kategorien überprüft werden: | 1. Bei Schiffen, die nicht in den Geltungsbereich der Richtlinie 2009/16/EG fallen, stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass ***jährlich*** mindestens 20 % der Gesamtzahl der einzelnen Wasserfahrzeuge in jeder der nachstehend aufgeführten Kategorien überprüft werden: |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>43</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 12 – Absatz 1 a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***1a.*** ***Die Mitgliedstaaten legen Verfahren für die Überprüfung von Fischereifahrzeugen mit einer Bruttoraumzahl von weniger als 100 sowie von Sportbooten mit einer Bruttoraumzahl von weniger als 100 fest, um die Einhaltung der geltenden Anforderungen dieser Richtlinie zu gewährleisten, wobei sie sicherstellen, dass mindestens 20 % der Gesamtzahl der einzelnen Fischereifahrzeuge und Sportboote, die den betreffenden Mitgliedstaat jährlich anlaufen, überprüft werden.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>44</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 12 – Absatz 2</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| 2. Die Ergebnisse der Überprüfungen gemäß ***Absatz*** 1 werden in dem in Artikel15 dieser Richtlinie genannten Teil des Informations-, Überwachungs- und Durchsetzungssystems erfasst. | 2. Die Ergebnisse der Überprüfungen gemäß ***den Absätzen 1 und*** 1***a*** werden in dem in Artikel15 dieser Richtlinie genannten Teil des Informations-, Überwachungs- und Durchsetzungssystems erfasst. |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>45</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 12 – Absatz 3</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| ***3.*** ***Die Mitgliedstaaten legen Verfahren für die Überprüfung von Fischereifahrzeugen mit einer Bruttoraumzahl von weniger als 100 sowie von Sportbooten mit einer Bruttoraumzahl von weniger als 100 fest, um die Einhaltung der geltenden Anforderungen dieser Richtlinie zu gewährleisten.*** | ***entfällt*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>46</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 14 – Absatz 2 – Buchstabe d a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***(da) im Fall eines Verlusts von Fanggerät die gemäß Artikel 48 der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 des Rates1a geforderten Angaben;*** |
|  | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
|  | ***1a Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 des Rates vom 20. November 2009 zur Einführung einer gemeinschaftlichen Kontrollregelung zur Sicherstellung der Einhaltung der Vorschriften der gemeinsamen Fischereipolitik und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 847/96, (EG) Nr. 2371/2002, (EG) Nr. 811/2004, (EG) Nr. 768/2005, (EG) Nr. 2115/2005, (EG) Nr. 2166/2005, (EG) Nr. 388/2006, (EG) Nr. 509/2007, (EG) Nr. 676/2007, (EG) Nr. 1098/2007, (EG) Nr. 1300/2008, (EG) Nr. 1342/2008 sowie zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 2847/93, (EG) Nr. 1627/94 und (EG) Nr. 1966/2006 (ABl. L 343 vom 22.12.2009, S. 1).*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>47</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 14 – Absatz 2 a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***2a. Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Meldung von verloren gegangenem Fanggerät werden der Kommission im Hinblick auf die Festlegung des Formats für die Meldung Durchführungsbefugnisse übertragen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 20 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>48</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 14 – Absatz 4 a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***4a. Die Kommission veröffentlicht auf der Grundlage der ihr gemäß Absatz 2 Buchstabe da gemeldeten Daten bis zum 31. Dezember 2022 und anschließend alle zwei Jahre einen Synthesebericht über den Verlust von Fanggerät.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>49</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 15 – Absatz 4</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| 4. Die Kommission stellt sicher, dass anhand der Überprüfungsdatenbank alle einschlägigen Daten abgerufen werden können, die von den Mitgliedstaaten zur Überwachung der Umsetzung der Richtlinie gemeldet werden. | 4. Die Kommission stellt sicher, dass anhand der Überprüfungsdatenbank alle einschlägigen Daten abgerufen werden können, die von den Mitgliedstaaten zur Überwachung der Umsetzung der Richtlinie gemeldet werden. ***Die Kommission überprüft die Datenbank regelmäßig, um die Umsetzung der Richtlinie zu überwachen und – mit dem Ziel der Einleitung von Korrekturmaßnahmen – auf etwaige Zweifel an der umfassenden Umsetzung aufmerksam zu machen.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>50</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 17 – Absatz 1</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| Die Kommission organisiert den Erfahrungsaustausch zwischen den nationalen Behörden und Experten (auch aus dem Privatsektor) der Mitgliedstaaten über die Anwendung dieser Richtlinie in den Häfen der Union. | Die Kommission organisiert den Erfahrungsaustausch zwischen den nationalen Behörden und Experten (auch aus dem Privatsektor ***und der Zivilgesellschaft***) der Mitgliedstaaten über die Anwendung dieser Richtlinie in den Häfen der Union. |

<TitreJust>Begründung</TitreJust>

Der Erfahrungsaustausch sollte nicht nur zwischen den nationalen Behörden und Experten aus dem Privatsektor stattfinden; vielmehr sollten auch mit Experten aus der Zivilgesellschaft Erfahrungen ausgetauscht werden.

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>51</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 17 – Absatz 1 a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***Die Mitgliedstaaten erstatten der Kommission bis zum … [12 Monate nach Erlass dieser Richtlinie] und anschließend alle zwei Jahre Bericht über ihre bewährten Verfahren für die nachhaltige Abfallbewirtschaftung an Bord von Schiffen und in ihren Häfen. Sechs Monate nach Ablauf der jeweiligen Frist für die Berichterstattung erstellt die Kommission einen Bericht über diese bewährten Verfahren, um Leitlinien für die Erzielung von Fortschritten bei der Verwirklichung der Ziele dieser Richtlinie bereitzustellen.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>52</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 20 a – Absatz 1 – Nummer 1 (neu)</Article>

<DocAmend2>Richtlinie 2005/35/EG</DocAmend2>

<Article2>Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 2</Article2>

|  |
| --- |
|  |
| Derzeitiger Wortlaut | Geänderter Text |
|  | ***Artikel 20a*** |
|  | ***Änderungen der Richtlinie 2005/35/EG*** |
|  | ***Die Richtlinie 2005/35/EG wird wie folgt geändert:*** |
|  | ***(1) Artikel 2 Nummer 2 erhält folgende Fassung:*** |
| 2. „Schadstoffe“ die unter die AnlagenI (Öl) ***und*** II (als Massengut beförderte schädliche flüssige Stoffe) des Marpol-Übereinkommens 73/78 fallenden Stoffe; | ***„***2. ‚Schadstoffe‘ die unter die AnlagenI (Öl)***,*** II (als Massengut beförderte schädliche flüssige Stoffe)***, IV (Schiffsabwasser), V (Schiffsmüll) und VI (mit der Luftverunreinigung zusammenhängende Rückstände)*** des Marpol-Übereinkommens 73/78 ***in der jeweils geltenden Fassung*** fallenden Stoffe;***“*** |

((https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:02005L0035-20091116)(Steht im Zusammenhang mit der Änderung durch Artikel 20a (neu), durch die vorgeschlagen wird, die Begriffsbestimmung für Schadstoffe in der Richtlinie über die Meeresverschmutzung durch Schiffe zu ändern.))

<TitreJust>Begründung</TitreJust>

Mit der Richtlinie 2005/35/EG werden Vorschriften für die Verhängung von Sanktionen für von Schiffen ausgehende Einleitungen von Schadstoffen eingeführt. Sie erstreckt sich derzeit nur auf Abfälle, die in den Anlagen I (Öl) und II (als Massengut beförderte schädliche flüssige Stoffe) des MARPOL-Übereinkommens aufgeführt sind. Die Einbringung von Stoffen gemäß den Anlagen IV (Schiffsabwasser), V (Schiffsmüll) und VI (mit der Luftverunreinigung zusammenhängende Rückstände) sollte auch aufgenommen werden. Die vorsätzliche, leichtfertige und grob fahrlässige Einbringung dieser Stoffe sollte auch als Straftat erachtet werden.

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>53</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 20 a – Absatz 1 – Nummer 2 (neu)</Article>

<DocAmend2>Richtlinie 2005/35/EG</DocAmend2>

<Article2>Artikel 5 – Absatz 1</Article2>

|  |
| --- |
|  |
| Derzeitiger Wortlaut | Geänderter Text |
|  | ***(2) Artikel 5 Absatz 1 erhält folgende Fassung:*** |
| 1. Einleitungen von Schadstoffen in einem der in Artikel 3 Absatz 1 genannten Gebiete werden nicht als Verstöße betrachtet, sofern sie die in Anlage I Regel15, Regel34, Regel4.1 oder Regel4.3 ***bzw.*** die in Anlage II Regel13, Regel3.1.1 oder Regel3.1.3 des Marpol-Übereinkommens73/78 genannten Bedingungen erfüllen. | ***„***1. Einleitungen von Schadstoffen in einem der in Artikel 3 Absatz 1 genannten Gebiete werden nicht als Verstöße betrachtet, sofern sie die in Anlage I Regel15, Regel34, Regel4.1 oder Regel4.3***,*** die in Anlage II Regel13, Regel3.1.1 oder Regel3.1.3***, die in Anlage IV Regel 3 und Regel 11, die in Anlage V Regel 4, Regel 5, Regel 6 oder Regel 7 bzw. die in Anlage VI Regel 3*** des Marpol-Übereinkommens73/78 ***in der jeweils geltenden Fassung*** genannten Bedingungen erfüllen.***“*** |

((https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:02005L0035-20091116)(Steht im Zusammenhang mit der Änderung durch Artikel 20a (neu), durch die vorgeschlagen wird, die Begriffsbestimmung für Schadstoffe in der Richtlinie über die Meeresverschmutzung durch Schiffe zu ändern.))

<TitreJust>Begründung</TitreJust>

Vor dem Hintergrund der Änderung der Begriffsbestimmung für Schadstoffe müssen die Ausnahmen entsprechend geändert werden. Die Ausnahmen sollten den Ausnahmen im MARPOL-Übereinkommen entsprechen.

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>54</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 20 a – Absatz 1 – Nummer 3 (neu)</Article>

<DocAmend2>Richtlinie 2005/35/EG</DocAmend2>

<Article2>Artikel 5 – Absatz 2</Article2>

|  |
| --- |
|  |
| Derzeitiger Wortlaut | Geänderter Text |
|  | ***(3) Artikel 5 Absatz 2 erhält folgende Fassung:*** |
| 2. Einleitungen von Schadstoffen in den in Artikel3 Absatz 1 Buchstaben c, d und e genannten Gebieten werden für den Eigentümer, den Kapitän oder die Mannschaft nicht als Verstöße betrachtet, sofern sie die in Anlage I Regel 4.2 ***bzw.*** die in Anlage II Regel 3.1.2 des Marpol-Übereinkommens73/78 genannten Bedingungen erfüllen. | ***„***2. Einleitungen von Schadstoffen in den in Artikel3 Absatz 1 Buchstaben c, d und e genannten Gebieten werden für den Eigentümer, den Kapitän oder die Mannschaft nicht als Verstöße betrachtet, sofern sie die in Anlage I Regel 4.2***,*** die in Anlage II Regel 3.1.2***, die in Anlage IV Regel 3 und Regel 11, die in Anlage V Regel 4, Regel 5, Regel 6 oder Regel 7 bzw. die in Anlage VI Regel 3*** des Marpol-Übereinkommens73/78 ***in der jeweils geltenden Fassung*** genannten Bedingungen erfüllen.***“*** |

((https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:02005L0035-20091116)(Steht im Zusammenhang mit der Änderung durch Artikel 20a (neu), durch die vorgeschlagen wird, die Begriffsbestimmung für Schadstoffe in der Richtlinie über die Meeresverschmutzung durch Schiffe zu ändern.))

<TitreJust>Begründung</TitreJust>

Vor dem Hintergrund der Änderung der Begriffsbestimmung für Schadstoffe müssen die Ausnahmen entsprechend geändert werden. Die Ausnahmen sollten den Ausnahmen im MARPOL-Übereinkommen entsprechen. Es gibt keinen Grund, für Schadstoffe, die unter die Anlage IV, die Anlage V oder die Anlage VI fallen, andere Ausnahmen für Meerengen, die ausschließliche Wirtschaftszone oder die Hohe See anzuwenden.

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>55</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Anhang 4 – Zwischenüberschrift 1</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
| ***Kostenarten für den*** Betrieb und ***die*** Verwaltung von Hafenauffangeinrichtungen | ***Kosten- und Nettoeinnahmearten im Zusammenhang mit dem*** Betrieb und ***der*** Verwaltung von Hafenauffangeinrichtungen |

<TitreJust>Begründung</TitreJust>

Die Nettoeinnahmearten sollten ebenfalls aufgeführt werden. Sie sollten unter anderem für die Deckung der durch passiv gefischte Abfälle anfallenden Kosten verwendet werden.

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>56</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Anhang 4 – Spalte 2 a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***Nettoeinnahmen*** |
|  | ***Nettoeinnahmen aus Abfallbewirtschaftungssystemen und nationale/regionale Finanzmittel, einschließlich der nachstehend aufgeführten Einnahmeelemente:*** |
|  | ***– Nettoeinnahmen aufgrund von Systemen der erweiterten Herstellerverantwortung;*** |
|  | ***– sonstige Nettoeinnahmen aus der Abfallbewirtschaftung wie etwa aus Recyclingsystemen;*** |
|  | ***– Finanzmittel aus dem Europäischen Meeres- und Fischereifonds;*** |
|  | ***– sonstige Finanzmittel oder Beihilfen, die den Häfen für die Abfallbewirtschaftung und Fischerei zur Verfügung stehen.*** |

<TitreJust>Begründung</TitreJust>

Die Nettoeinnahmearten sollten aufgeführt werden. Sie sollten für die Deckung der durch passiv gefischte Abfälle anfallenden Kosten verwendet werden.

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>57</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Anhang 4 a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***ANHANG 4a*** |
|  | ***ANFORDERUNGEN AN SCHIFFE, DIE KEINE FISCHEREIFAHRZEUGE SIND, FÜR EINE VERRINGERUNG DER GEBÜHREN GEMÄSS ARTIKEL 8 ABSATZ 5*** |
|  | ***Für eine Verringerung der Gebühren müssen Schiffe, die keine Fischereifahrzeuge sind, die folgenden Anforderungen erfüllen:*** |
|  | ***a) Annahme eines Managementplans zur Reduzierung von Müll mit Maßnahmen und Verfahren, durch die das Material, das an Bord gebracht wird und zu Abfall werden könnte, auf ein Mindestmaß beschränkt wird;*** |
|  | ***b) Festlegung von Maßnahmen und Verfahren zur Reduzierung von durch die Beschaffung von Vorräten und Versorgungsmitteln erzeugtem Müll, unter anderem indem*** |
|  | ***– Vorräte verwendet werden, die in Großpackungen und rezyklierten Verpackungen oder in wiederverwendbaren Verpackungen und Behältnissen verpackt sind;*** |
|  | ***– die Verwendung von Einwegbechern, ‑utensilien, ‑geschirr, ‑handtüchern, ‑lappen und sonstigen Gütern des täglichen Bedarfs als Einwegartikel möglichst vermieden wird;*** |
|  | ***– Vorräte aus Kunststoff oder in Kunststoff verpackte Vorräte vermieden werden, es sei denn, sie sind speziell für die Wiederverwendung konzipiert;*** |
|  | ***c) Festlegung von Maßnahmen und Verfahren zur Reduzierung von Müll, der durch die Auswahl von Materialien für das Beladen und die Sicherung oder den Schutz der Fracht vor den Witterungsbedingungen erzeugt wird, darunter*** |
|  | ***– die Verwendung von dauerhaften, wiederverwendbaren Abdeckungen zum Schutz der Fracht anstelle von Einwegkunststoffplanen oder recyclingfähigen Kunststoffplanen;*** |
|  | ***– die Verwendung von Beladesystemen und -methoden, bei denen Garnier-, Stütz-, Verkleidungs- und Verpackungsmaterialien wiederverwendet werden;*** |
|  | ***d) die Einführung der Trennung und Sammlung an der Quelle, einschließlich der Bereitstellung von deutlich gekennzeichneten Müllbehältern an Bord des Schiffes für die Müllaufnahme und ‑trennung bei seiner Entstehung;*** |
|  | ***e) Schulungen für die Besatzung und Einführung von Betriebsverfahren, um die versehentliche und absichtliche Einbringung von Abfällen einzudämmen;*** |
|  | ***f) Durchführung von Disziplinarverfahren und Verhängung von Sanktionen für Fehlverhalten von Mitarbeitern, das zur Einbringung von Abfall ins Meer führt.*** |

<TitreJust>Begründung</TitreJust>

Die Anforderungen für eine Verringerung der Gebühren sollten in einem Anhang festgelegt werden. Diese Anforderungen beruhen auf den Leitlinien zum MARPOL-Übereinkommen. Die Bestimmungen über die Schulung der Besatzung und Disziplinarverfahren wurden vom Verfasser der Stellungnahme hinzugefügt.

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>58</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Anhang 4 b (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***ANHANG 4b*** |
|  | ***ANFORDERUNGEN AN FISCHEREIFAHRZEUGE FÜR EINE VERRINGERUNG DER GEBÜHREN GEMÄSS ARTIKEL 8 ABSATZ 5*** |
|  | ***Für eine Verringerung der Gebühren müssen Fischereifahrzeuge die folgenden Anforderungen erfüllen:*** |
|  | ***1. Alle Fischereifahrzeuge:*** |
|  | ***– Beschaffung von Fanggeräten und dessen Bestandteilen, die für die Förderung der Wiederverwendung und des Recyclings am Ende der Lebensdauer konzipiert sind;*** |
|  | ***– Schulungen zur Vermeidung und Bergung von Verlusten;*** |
|  | ***– Entladung von passiv gefischten Abfällen, die sich beim Fischfang in Netzen sammeln, in Hafenauffangeinrichtungen;*** |
|  | ***2. Fischereifahrzeuge mit einer Länge von mehr als 12 Metern zusätzlich zu Nummer 1:*** |
|  | ***a) Annahme eines Managementplans zur Reduzierung von Müll mit Maßnahmen und Verfahren, durch die das Material, das an Bord gebracht wird und zu Abfall werden könnte, auf ein Mindestmaß beschränkt wird;*** |
|  | ***b) Festlegung von Maßnahmen und Verfahren zur Reduzierung von durch die Beschaffung von Vorräten und Versorgungsmitteln erzeugtem Müll, unter anderem indem*** |
|  | ***– Vorräte verwendet werden, die in Großpackungen und rezyklierten Verpackungen oder in wiederverwendbaren Verpackungen und Behältnissen verpackt sind;*** |
|  | ***– die Verwendung von Einwegbechern, ‑utensilien, ‑geschirr, ‑handtüchern, ‑lappen und sonstigen Gütern des täglichen Bedarfs als Einwegartikel möglichst vermieden wird;*** |
|  | ***– Vorräte aus Kunststoff oder in Kunststoff verpackte Vorräte vermieden werden, es sei denn, sie sind speziell für die Wiederverwendung konzipiert;*** |
|  | ***c) Festlegung von Maßnahmen und Verfahren zur Reduzierung von Müll, der durch die Auswahl von Materialien für das Beladen und die Sicherung oder den Schutz der Fracht vor den Witterungsbedingungen entsteht, darunter*** |
|  | ***– die Verwendung von dauerhaften, wiederverwendbaren Abdeckungen zum Schutz der Fracht anstelle von Einwegkunststoffplanen oder recyclingfähigen Kunststoffplanen;*** |
|  | ***– die Verwendung von Beladesystemen und -methoden, bei denen Garnier-, Stütz-, Verkleidungs- und Verpackungsmaterialien wiederverwendet werden;*** |
|  | ***d) die Einführung der Trennung und Sammlung an der Quelle, einschließlich der Bereitstellung von deutlich gekennzeichneten Müllbehältern an Bord des Schiffes für die Müllaufnahme und ‑trennung bei seiner Entstehung;*** |
|  | ***e) Schulungen für die Besatzung und Einführung von Betriebsverfahren, um die versehentliche und absichtliche Einbringung von Abfällen einzudämmen;*** |
|  | ***f) Durchführung von Disziplinarverfahren und Verhängung von Sanktionen für Fehlverhalten von Mitarbeitern, das zur Einbringung von Abfall ins Meer führt.*** |
|  | ***3. Fischereifahrzeuge mit einer Länge von weniger als 12 Metern, die ausschließlich in ihrem Küstenmeer fischen und stets höchstens 24 Stunden auf See sind, zusätzlich zu Nummer 1:*** |
|  | ***– Vorhalten von Ausrüstung an Bord zur Bergung von verloren gegangenem Gerät.*** |

<TitreJust>Begründung</TitreJust>

Die Kriterien für eine Verringerung der Gebühren für Fischereifahrzeuge sollten in einem Anhang festgelegt werden. Einige Anforderungen sollten für alle Fischereifahrzeuge gelten, während einige zusätzliche Anforderungen nur für mittelgroße bzw. große oder kleine Schiffereifahrzeuge gelten sollten. Alle Fischereifahrzeuge sollten wiederverwendbare und recyclingfähige Netze beschaffen, um die Voraussetzungen für eine Verringerung der Gebühren zu erfüllen. Mittelgroße bzw. große Fischereifahrzeuge sollten ausgehend von den Leitlinien zum MARPOL-Abkommen Maßnahmen zur Reduzierung des Mülls ergreifen. Für kleine Fischereifahrzeuge sollte es einen Anreiz geben, Ausrüstung für die Bergung von verloren gegangenem Gerät an Bord zu führen.

</Amend></RepeatBlock-Amend>

VERFAHREN DES MITBERATENDEN AUSSCHUSSES

|  |  |
| --- | --- |
| **Titel** | Hafenauffangeinrichtungen für die Entladung von Abfällen von Schiffen |
| **Bezugsdokumente - Verfahrensnummer** | COM(2018)0033 – C8-0014/2018 – 2018/0012(COD) |
| **Federführender Ausschuss** Datum der Bekanntgabe im Plenum | TRAN5.2.2018 |  |  |  |
| **Stellungnahme von** Datum der Bekanntgabe im Plenum | ENVI5.2.2018 |
| **Assoziierte Ausschüsse - datum der bekanntgabe im plenum** | 31.5.2018 |
| **Verfasser(in) der Stellungnahme** Datum der Benennung | Bas Eickhout7.3.2018 |
| **Prüfung im Ausschuss** | 20.6.2018 |  |  |  |
| **Datum der Annahme** | 13.9.2018 |  |  |  |
| **Ergebnis der Schlussabstimmung** | +:–:0: | 3516 |
| **Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder** | Marco Affronte, Margrete Auken, Catherine Bearder, Simona Bonafè, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Birgit Collin-Langen, Miriam Dalli, Seb Dance, José Inácio Faria, Elisabetta Gardini, Arne Gericke, Jens Gieseke, Sylvie Goddyn, Françoise Grossetête, Jytte Guteland, Jean-François Jalkh, Urszula Krupa, Giovanni La Via, Jo Leinen, Peter Liese, Jiří Maštálka, Rory Palmer, Massimo Paolucci, Gilles Pargneaux, Bolesław G. Piecha, John Procter, Annie Schreijer-Pierik, Davor Škrlec, Renate Sommer, Adina-Ioana Vălean, Damiano Zoffoli |
| **Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter** | Linnéa Engström, Elena Gentile, Carolina Punset, Bart Staes, Tiemo Wölken |
| **Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 200 Abs. 2)** | José Blanco López, Santiago Fisas Ayxelà, Tonino Picula, Lieve Wierinck |

NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM MITBERATENDEN AUSSCHUSS

|  |  |
| --- | --- |
| **35** | **+** |
| ALDE | Catherine Bearder, Carolina Punset, Lieve Wierinck |
| GUE/NGL | Jiří Maštálka |
| PPE | Birgit Collin-Langen, José Inácio Faria, Santiago Fisas Ayxelà, Jens Gieseke, Françoise Grossetête, Giovanni La Via, Peter Liese, Annie Schreijer-Pierik, Renate Sommer, Adina-Ioana Vălean |
| S&D | José Blanco López, Simona Bonafè, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Miriam Dalli, Seb Dance, Elena Gentile, Jytte Guteland, Jo Leinen, Rory Palmer, Massimo Paolucci, Gilles Pargneaux, Tonino Picula, Tiemo Wölken, Damiano Zoffoli |
| VERTS/ALE | Marco Affronte, Margrete Auken, Linnéa Engström, Davor Škrlec, Bart Staes |

|  |  |
| --- | --- |
| **1** | **-** |
| ECR | John Procter |

|  |  |
| --- | --- |
| **6** | **0** |
| ECR | Arne Gericke, Urszula Krupa, Bolesław G. Piecha |
| ENF | Sylvie Goddyn, Jean-François Jalkh |
| PPE | Elisabetta Gardini |

Erklärung der benutzten Zeichen:

+ : dafür

- : dagegen

0 : Enthaltung

<Date>{13/07/2018}13.7.2018</Date>

STELLUNGNAHME <CommissionResp>des Fischereiausschusses</CommissionResp>

<CommissionInt>für den Ausschuss für Verkehr und Tourismus</CommissionInt>

<Titre>zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Hafenauffangeinrichtungen für die Entladung von Abfällen von Schiffen, zur Aufhebung der Richtlinie 2000/59/EG und zur Änderung der Richtlinien 2009/16/EG und 2010/65/EU</Titre>

<DocRef>(COM(2018)0033 – C8-0014/2018 – 2018/0012(COD))</DocRef>

Verfasserin der Stellungnahme: <Depute>Cláudia Monteiro de Aguiar</Depute>

ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Fischereiausschuss ersucht den federführenden Ausschuss für Verkehr und Tourismus, folgende Änderungsanträge zu berücksichtigen:

<RepeatBlock-Amend><Amend>Änderungsantrag <NumAm>1</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 1 a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***(1a) Im Ziel für nachhaltige Entwicklung Nr. 14 der Vereinten Nationen wird auf die Bedrohungen aufgrund der Verschmutzung der Meere, der Nährstoffbelastung, der Ressourcenverknappung und des Klimawandels hingewiesen, die allesamt in erster Linie vom Menschen verursacht werden. Diese Bedrohungen erhöhen den Druck auf die Ökosysteme wie etwa auf biologische Vielfalt und natürliche Infrastruktur und schaffen weltweite sozioökonomische Probleme, die unter anderem Risiken für Gesundheit und Sicherheit sowie finanzielle Unwägbarkeiten nach sich ziehen. Die Europäische Union muss tätig werden, damit die Meeresfauna geschützt wird und Menschen, die – im Beruf, als Ressource oder in der Freizeit – auf die Ozeane angewiesen sind, unterstützt werden.***  |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>2</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 7 a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Geänderter Text |
|  | ***(7a)*** ***Initiativen der Fischereiwirtschaft zur Verringerung der Fischereiabfälle oder zur Bergung von Kunststoffabfällen wie etwa verloren gegangenem Fanggerät sind zu begrüßen.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>3</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 11</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Änderungsantrag |
| (11) Die Richtlinie 2008/98/EG enthält die wichtigsten Grundsätze der Abfallbewirtschaftung, darunter das Verursacherprinzip und die Abfallhierarchie, mit der Wiederverwendung und Recycling von Abfall Vorrang vor anderen Arten der Abfallverwertung und -entsorgung erhalten und die die Einrichtung von Systemen für die getrennte Sammlung von Abfällen erforderlich macht. ***Diese*** Verpflichtungen gelten auch für die Bewirtschaftung von Abfällen von Schiffen. | (11) Die Richtlinie 2008/98/EG enthält die wichtigsten Grundsätze der Abfallbewirtschaftung, darunter das Verursacherprinzip und die Abfallhierarchie, mit der Wiederverwendung und Recycling von Abfall Vorrang vor anderen Arten der Abfallverwertung und -entsorgung erhalten und die die Einrichtung von Systemen für die getrennte Sammlung von Abfällen erforderlich macht. ***Darüber hinaus ist das Konzept der erweiterten Herstellerverantwortung ein Leitgrundsatz des Abfallrechts der Union, auf dessen Grundlage die Hersteller während des gesamten Lebenszyklus ihrer Produkte für deren Auswirkungen auf die Umwelt verantwortlich sind. Jene*** Verpflichtungen gelten auch für die Bewirtschaftung von Abfällen von Schiffen. |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>4</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 18 a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Änderungsantrag |
|   | ***(18a) In manchen Mitgliedstaaten wurden Regelungen geschaffen, mit denen Fischer für die Kosten entschädigt werden, die anfallen, wenn sie Abfälle in Form von nicht mehr verwendetem Fanggerät oder aktiv und passiv aufgenommene Abfälle an Land entladen. Diese Regelungen könnten von Regelungen zur erweiterten Herstellerverantwortung untermauert werden, die die gemäß dieser Richtlinie eingerichteten Kostendeckungssysteme ergänzen könnten. Diese Kostendeckungssysteme als solche sollten Fischereifahrzeuge und Hafengemeinden nicht davon abschrecken, sich an den bestehenden Systemen für die Entladung aktiv und passiv aufgenommener Abfälle zu beteiligen.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>5</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 18 b (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Änderungsantrag |
|  | ***(18b)*** ***Um die Entladung von passiv aufgenommenen Abfällen zu fördern, die sich beim gewöhnlichen Fischfang in Netzen sammeln, sollten die Mitgliedstaaten die mit der Sammlung in Hafenauffangeinrichtungen und der anschließenden Bewirtschaftung zusammenhängenden Kosten mit Einnahmen aus alternativen Quellen decken.*** |

<TitreJust>Begründung</TitreJust>

Die Richtlinie muss auch Vorschriften zu passiv aufgenommenen Abfällen enthalten. Durch die Entladung von passiv aufgenommenen Abfällen sollten keine zusätzlichen Kosten für die Fischereifahrzeuge anfallen. Die Entladung von passiv aufgenommenen Abfällen in Hafenauffangeinrichtungen und die anschließende Behandlung sollten aus alternativen Einnahmequellen finanziert werden.

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>6</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 19</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Änderungsantrag |
| (19) Das Konzept umweltfreundlicher Schiffe sollte im Hinblick auf die Abfallbewirtschaftung ***weiterentwickelt*** werden, damit für ***jene*** Wasserfahrzeuge, die ihre Abfälle an Bord verringern, ein wirksames Belohnungssystem eingeführt werden kann. | (19) Das Konzept umweltfreundlicher Schiffe sollte im Hinblick auf die Abfallbewirtschaftung ***umgesetzt werden.*** ***In der gesamten Union sollten Mindeststandards festgelegt*** werden, damit***– im Einklang mit bewährten Verfahren und den Leitlinien der IMO von 2017*** für ***die Durchführung der Anlage V des MARPOL-Übereinkommens – für die*** Wasserfahrzeuge, die ihre Abfälle an Bord verringern, ein wirksames Belohnungssystem eingeführt werden kann. ***Außerdem wird die Verringerung des Abfallaufkommens primär durch eine wirksame Abfalltrennung an Bord im Einklang mit den IMO-Leitlinien zu Anlage V des MARPOL-Übereinkommens und den von der Internationalen Normungsorganisation entwickelten Normen erreicht.*** |

<TitreJust>Begründung</TitreJust>

Das Konzept umweltfreundlicher Schiffe sollte umgehend umgesetzt werden, zumal es dafür bereits eindeutige Leitlinien gibt.

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>7</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 21 a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Änderungsantrag |
|  | ***(21a)*** ***Fanggerät aus Kunststoff hat – insbesondere dann, wenn es entsprechend ausgelegt ist – ein hohes Recyclingpotenzial.*** ***Im Einklang mit dem Verursacherprinzip sollten daher Systeme der erweiterten Herstellerverantwortung geschaffen werden, um eine sachgerechte Abfallbewirtschaftung von Fanggerät und seinen Bestandteilen zu finanzieren und hohe Sammelquoten zu erreichen.*** |

<TitreJust>Begründung</TitreJust>

Die Anforderungen der „erweiterten Herstellerverantwortung“ sollten auch für Fanggerät gelten.

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>8</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Erwägung 32 a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Änderungsantrag |
|  | ***(32a) Den in Artikel 349 AEUV anerkannten besonderen Merkmalen der Gebiete in äußerster Randlage muss Rechnung getragen werden, da diese Gebiete unter Umständen keine angemessenen Hafenauffangeinrichtungen gewährleisten können. Deshalb muss ihr besonderer Status berücksichtigt werden. Aus diesem Grund müssen die Mitgliedstaaten gesonderte Finanzierungsmaßnahmen annehmen können, sodass sie in der Lage sind, angemessene Auffangeinrichtungen zu gewährleisten.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>9</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe c</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Änderungsantrag |
| (c) „Abfälle von Schiffen“ alle Abfälle, einschließlich Ladungsrückständen, die während des Schiffsbetriebs oder ***bei*** Laden, Löschen oder Reinigen anfallen ***oder bei Fischfangtätigkeiten in Netzen gesammelt werden*** und die in den Geltungsbereich der ***Anhänge*** I, II, IV, V und VI des MARPOL-Übereinkommens fallen; | (c) „Abfälle von Schiffen“ alle Abfälle, einschließlich Ladungsrückständen, die während des Schiffsbetriebs oder ***beim*** Laden, Löschen oder Reinigen anfallen und die in den Geltungsbereich der ***Anlagen***I, II, IV, V und VI des MARPOL-Übereinkommens fallen; |

<TitreJust>Begründung</TitreJust>

Sämtliche Arten von Fischereiabfällen sollten definiert werden, damit sichergestellt ist, dass es keine unfairen Verpflichtungen mit Blick auf beispielsweise bei Tätigkeiten an Bord anfallende Fischabfälle gibt.

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>10</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe c a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Änderungsantrag |
|  | ***(ca) „Abfälle von Fischereifahrzeugen“ alle Abfälle, die während des Betriebs eines Fischereifahrzeugs oder beim Laden, Löschen oder Reinigen anfallen und die unmittelbar und jeweils für sich genommen in den Geltungsbereich der Anlagen I, II, IV, V und VI des MARPOL-Übereinkommens fallen, mit Ausnahme von frischem ganzem oder nicht frischem Fisch aus Fischereiaktivitäten, die während der Fahrt durchgeführt wurden, oder aus Aquakultur;***  |

<TitreJust>Begründung</TitreJust>

Sämtliche Arten von Fischereiabfällen sollten definiert werden, damit sichergestellt ist, dass es keine unfairen Verpflichtungen mit Blick auf beispielsweise bei Tätigkeiten an Bord anfallende Fischabfälle gibt.

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>11</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe c b (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Änderungsantrag |
|  | ***(cb) „passiv aufgenommene Abfälle“ alle Abfälle, die sich beim Fischfang in Netzen sammeln;***  |

<TitreJust>Begründung</TitreJust>

Sämtliche Arten von Fischereiabfällen sollten definiert werden, damit sichergestellt ist, dass es keine unfairen Verpflichtungen mit Blick auf beispielsweise bei Tätigkeiten an Bord anfallende Fischabfälle gibt.

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>12</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe c c (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Änderungsantrag |
|  | ***(cc) „aktiv aufgenommene Abfälle“ alle Abfälle, die bei Fahrten gesammelt werden, die nicht der Fangtätigkeit, sondern ausschließlich der Bergung von Abfällen aus dem Meer dienen;*** |

<TitreJust>Begründung</TitreJust>

Sämtliche Arten von Fischereiabfällen sollten definiert werden, damit sichergestellt ist, dass es keine unfairen Verpflichtungen mit Blick auf beispielsweise bei Tätigkeiten an Bord anfallende Fischabfälle gibt.

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>13</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe f a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Änderungsantrag |
|  | ***(fa) „Fangreise“ jede Fahrt eines Fischereifahrzeugs, während der Fangtätigkeiten durchgeführt werden, ab dem Zeitpunkt, an dem das Fischereifahrzeug den Hafen verlässt, bis zur Ankunft im Auslaufhafen oder in einem anderen Hafen, in dem das Fischereifahrzeug entladen wird;*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>14</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 4 – Absatz 2 a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Änderungsantrag |
|  | ***2a.*** ***Die Mitgliedstaaten schaffen Systeme der erweiterten Herstellerverantwortung für Fanggerät und dessen Bestandteile, die den in Artikel 8a der Richtlinie 2008/98/EG festgelegten Mindestanforderungen entsprechen und angepasste finanzielle Beiträge umfassen, durch die das Inverkehrbringen von Fanggerät gefördert wird, das für Recycling ausgelegt ist.*** |

<TitreJust>Begründung</TitreJust>

Die Mitgliedstaaten sollten an Fischereihäfen verbindliche Systeme der erweiterten Herstellerverantwortung annehmen und umsetzen, bei denen die Mindestanforderungen gemäß der überarbeiteten Abfallrahmenrichtlinie erfüllt werden und der Schwerpunkt auf angepasste Gebühren gelegt wird, um Gerät zu fördern, das für ein einfaches Recycling ausgelegt ist.

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>15</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 4 – Absatz 4 a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Änderungsantrag |
|   | ***4a. Aufgrund der in Artikel 349 AEUV anerkannten besonderen Gegebenheiten in den Gebieten in äußerster Randlage können die Mitgliedstaaten gesonderte Finanzierungsmaßnahmen ergreifen, damit sie die Bereitstellung angemessener Auffangeinrichtungen gewährleisten können. Den Mitgliedstaaten kann für ihre Gebiete in äußerster Randlage außerdem eine auf zwei Jahre befristete Befreiung von den vorstehend aufgeführten Verpflichtungen gewährt werden, wenn davon auszugehen ist, dass diese Gebiete keine angemessenen Hafenauffangeinrichtungen gewährleisten können.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>16</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 7 – Absatz 2 – Unterabsatz 2</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Änderungsantrag |
| Diese Anforderung gilt nicht für kleine ***unbemannte*** Häfen oder abgelegene Häfen, sofern der Mitgliedstaat, in dem sich ein solcher Hafen befindet, diese Information auf elektronischem Wege an den in Artikel 14 dieser Richtlinie genannten Teil des Informations-, Überwachungs- und Durchsetzungssystems gemeldet hat. | Diese Anforderung gilt nicht für ***unbemannte,*** kleine Häfen oder abgelegene Häfen, sofern der Mitgliedstaat, in dem sich ein solcher Hafen befindet, diese Information auf elektronischem Wege an den in Artikel 14 dieser Richtlinie genannten Teil des Informations-, Überwachungs- und Durchsetzungssystems gemeldet hat. |

<TitreJust>Begründung</TitreJust>

Wenn ein Schiff seinen Abfall in kleinen Häfen an arbeitsfreien Tagen oder außerhalb der normalen Betriebszeiten abliefert, ist davon auszugehen, dass die Häfen personell unterbesetzt sind und das Schiff unter Umständen die Abfallabgabebescheinigung nicht erhält.

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>17</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 7 – Absatz 3 a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Änderungsantrag |
|  | ***3a.*** ***Kann das verlorene Fanggerät nicht geborgen werden, vermerkt der Schiffskapitän die Angaben zu dem verlorenen Fanggerät im Logbuch. Die zuständige Behörde des Flaggenmitgliedstaats unterrichtet die zuständige Behörde des Küstenmitgliedstaats.*** |
|  | ***Angaben zu verlorenem Fanggerät werden von den Mitgliedstaaten erhoben und aufgezeichnet und der Kommission jährlich übermittelt.*** |

<TitreJust>Begründung</TitreJust>

Der Berichtsentwurf im federführenden TRAN-Ausschuss beinhaltet ähnliche Vorgaben, die jedoch eine Befugnisübertragung an die Kommission bezüglich des Berichtsformates beinhalten würden. Durch die Anpassung der Vorgaben an den Wortlaut von Artikel 1 Ziffer 42 des Vorschlags für eine Verordnung hinsichtlich der Fischereiaufsicht (COM(2018)0368) wird somit vermieden, dass potenziell widersprüchliche Vorgaben festgelegt werden.

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>18</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 7 – Absatz 7</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Änderungsantrag |
| 7. Wenn der nächste Anlaufhafen außerhalb der Union liegt ***oder*** es gute Gründe für die Annahme gibt, dass im nächsten Anlaufhafen keine geeigneten Einrichtungen zur Verfügung stehen, oder wenn dieser Hafen nicht bekannt ist, fordert der Mitgliedstaat das Schiff auf, seine gesamten Abfälle vor dem Auslaufen zu entladen. | 7. Wenn der nächste Anlaufhafen außerhalb der Union liegt ***und*** es gute Gründe für die Annahme gibt, dass im nächsten Anlaufhafen keine geeigneten Einrichtungen zur Verfügung stehen, oder wenn dieser Hafen nicht bekannt ist, fordert der Mitgliedstaat das Schiff auf, seine gesamten Abfälle vor dem Auslaufen zu entladen. |

<TitreJust>Begründung</TitreJust>

Wenn Schiffe noch ausreichende Lagerkapazitäten haben, sodass sie weiter ihrer Tätigkeit nachgehen können, ohne Teile des Abfalls entladen zu müssen – in erster Linie aber in Anbetracht des Brexits –, ist es zu restriktiv, wenn sie aufgefordert werden, sämtliche Abfälle vor dem Auslaufen in einem Hafen der Europäischen Union zu entladen. Die Befreiung würde beispielsweise nicht für ein Fischereifahrzeug gelten, das in Frankreich ausläuft, den Fisch in einem Hafen des VK anlandet und zurückkehrt. Dasselbe gilt für die Gebiete in äußerster Randlage.

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>19</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 8 – Absatz 1</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Änderungsantrag |
| 1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Kosten für den Betrieb von Hafenauffangeinrichtungen für die Aufnahme und Behandlung von Abfällen von Schiffen außer Ladungsrückständen durch eine von ***den Schiffen zu erhebende Gebühr*** gedeckt werden. Diese Kosten ***umfassen die*** in Anhang4 ***aufgeführten Elemente***. | 1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Kosten für den Betrieb von Hafenauffangeinrichtungen für die Aufnahme und Behandlung von Abfällen von Schiffen außer Ladungsrückständen durch eine ***Kombination aus*** von ***Schiffen erhobenen Gebühren, Einnahmen aus Abfallbewirtschaftungssystemen und anderen Quellen*** gedeckt werden.Diese Kosten ***und Einnahmen sind*** in Anhang4 ***aufgeführt***. |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>20</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 8 – Absatz 2 – Buchstabe c</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Änderungsantrag |
| (c) um einen größtmöglichen Anreiz für die Entladung von Abfällen gemäß ***Anhang*** V des MARPOL-Übereinkommens zu schaffen, ***einschließlich Abfällen, die bei Fischfangtätigkeiten in Netzen gesammelt werden, deckt*** die zu erhebende indirekte Gebühr alle Kosten der Hafenauffangeinrichtungen für diese Abfälle ab, um ein Entladerecht ohne zusätzliche direkte Entgelte zu gewährleisten. | (c) um einen größtmöglichen Anreiz für die Entladung von Abfällen gemäß ***Anlage***V des MARPOL-Übereinkommens zu schaffen, ***werden für von Fischereifahrzeugen aktiv und passiv aufgenommene Abfälle keine direkten Gebühren gemäß dieser Richtlinie erhoben.*** Die zu erhebende indirekte Gebühr ***deckt*** alle Kosten der Hafenauffangeinrichtungen für diese Abfälle ab, um ein Entladerecht ohne zusätzliche direkte Entgelte zu gewährleisten. |
|  | ***Auf nationaler und regionaler Ebene können weitere Maßnahmen ergriffen und finanziert werden, um die Kosten zu senken und Anreize für Fischer zur aktiven und passiven Aufnahme von Abfällen zu schaffen.*** |
|  | ***Um zu verhindern, dass die Kosten der Sammlung in Hafenauffangeinrichtungen und der anschließenden Behandlung passiv aufgenommener Abfälle von den Hafennutzern getragen werden müssen, decken die Mitgliedstaaten diese Kosten vollständig mit den Einnahmen, die durch die in Anhang 4 aufgeführten alternativen Einnahmequellen generiert werden;*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>21</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 8 – Absatz 4</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Änderungsantrag |
| 4. Die Gebühren können unter anderem in Abhängigkeit von der Kategorie, der Art und der Größe des Schiffes, der Art, in der das Schiff eingesetzt wird, sowie in Bezug auf Dienste, die außerhalb der normalen Betriebszeiten im Hafen erbracht werden, differenziert gestaltet werden. | 4. Die Gebühren können unter anderem in Abhängigkeit von der Kategorie, der Art und der Größe des Schiffes, der ***Einstufung als „umweltfreundliches Schiff“, der*** Art, in der das Schiff eingesetzt wird, ***den unterschiedlichen Arten und Kategorien von Abfällen gemäß Anhang 3, der jeweiligen von der Art des Hafens abhängigen Art der Entgegennahme*** sowie in Bezug auf Dienste, die außerhalb der normalen Betriebszeiten im Hafen erbracht werden, differenziert gestaltet werden. |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>22</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 8 – Absatz 5</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Änderungsantrag |
| 5. Die Gebühren werden verringert, wenn nachgewiesen werden kann, dass das Schiff aufgrund seiner Bauart, seiner Ausrüstung und seines Betriebs geringere Abfallmengen erzeugt, ***und*** wenn es seine Abfälle nachhaltig und umweltverträglich bewirtschaftet. Der Kommission wird ***gemäß Artikel 19*** die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Kriterien festzulegen, anhand deren bestimmt wird, ob ein Schiff die in diesem Absatz genannten Anforderungen in Bezug auf die Abfallbewirtschaftung an Bord erfüllt. | 5. Die Gebühren werden verringert, wenn nachgewiesen werden kann, dass das Schiff aufgrund seiner Bauart, seiner Ausrüstung und seines Betriebs geringere Abfallmengen erzeugt, ***oder*** wenn es seine Abfälle nachhaltig und umweltverträglich bewirtschaftet***, indem diese im Einklang mit den von den nationalen oder regionalen Behörden eingeführten Abfallbewirtschaftungsplänen an Bord getrennt werden***. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, ***gemäß Artikel 19*** delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Kriterien festzulegen, anhand deren bestimmt wird, ob ein Schiff die in diesem Absatz genannten Anforderungen in Bezug auf die Abfallbewirtschaftung an Bord erfüllt. |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>23</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 9 – Absatz 1 – Buchstabe c</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Änderungsantrag |
| (c) die Vereinbarung gemäß Buchstabeb anhand eines unterzeichneten Vertrags mit einem Hafen oder Abfallentsorgungsunternehmen***,*** Abfallabgabebescheinigungen ***und der Bestätigung*** belegt wird***, dass die Vereinbarung von allen Häfen auf der Fahrtstrecke des Schiffes akzeptiert wurde***. Die Vereinbarung über die Entladung und Entrichtung der Gebühr wird in einem Hafen in der Union geschlossen, um als hinreichender Nachweis gemäß diesem Absatz zu gelten. | (c) die Vereinbarung gemäß Buchstabeb anhand eines unterzeichneten Vertrags mit einem Hafen oder Abfallentsorgungsunternehmen ***und*** Abfallabgabebescheinigungen belegt wird. Die Vereinbarung über die Entladung und Entrichtung der Gebühr wird in einem Hafen in der Union geschlossen, um als hinreichender Nachweis gemäß diesem Absatz zu gelten. |

<TitreJust>Begründung</TitreJust>

Die Verpflichtung, wonach sämtliche Häfen an der Fahrtstrecke des Schiffs dessen Entscheidung, seine Abfälle gemäß einer Abfallregelung in einem bestimmten Hafen zu entladen, ausdrücklich akzeptieren und bestätigen müssen, schafft sowohl für Fischereifahrzeuge als auch für Hafenbehörden unnötigen Verwaltungs- und Arbeitsaufwand und trägt nicht zur Verwirklichung der in dieser Richtlinie aufgeführten Ziele bei.

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>24</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 9 a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Änderungsantrag |
|  | ***Artikel 9a*** |
|  | ***Bestimmungen der Mitgliedstaaten*** |
|  | ***1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass alle Häfen, in denen Fischereifahrzeuge anlegen – ausgenommen abgelegene Häfen sowie Häfen, in denen nur wenige Fischereifahrzeuge anlegen –, „Fishing for Litter“-Initiativen einführen, um die Sammlung und Quantifizierung von bei gewöhnlichen Fischereitätigkeiten passiv aufgenommenen Abfällen zu fördern.*** |
|  | ***2. Solche Systeme sollten mit den Leitlinien der OSPAR-Empfehlung 2016/1 zu der Verringerung der Abfälle im Meer durch die Umsetzung von „Fishing for Litter“-Initiativen im Einklang stehen.*** |
|  | ***3. Die Mitgliedstaaten können einen nationalen Fonds zur Förderung des Einsammelns von von Fischereifahrzeugen passiv aufgenommenen Abfälle einrichten und verwalten.*** ***Der Fonds kann herangezogen werden, um das Funktionieren der „Fishing for Litter“-Initiativen sicherzustellen, wozu auch die Bereitstellung von speziellen Einrichtungen zur Lagerung von Abfällen an Bord, die Kontrolle passiv aufgenommener Abfälle, Schulungen sowie die Förderung der Teilnahme von Freiwilligen an der Initiative gehören, sowie für die Abdeckung der Kosten für die Abfallbehandlung und für das Personal, das für den Betrieb solcher Systeme erforderlich ist.*** |
|  | ***4. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Daten über die Menge der passiv aufgenommenen und gesammelten Abfälle erhoben und für die Zwecke der Überwachung und Evaluierung in einer nationalen oder regionalen Datenbank gespeichert werden. Die Mitgliedstaaten setzen die Kommission bis zum 31. Dezember … [zwei Jahre nach dem Erlass] von der Einrichtung ihrer nationalen Fonds in Kenntnis und übermitteln anschließend alle zwei Jahre Berichte über die gemäß diesem Artikel finanzierten Aktivitäten.*** |

<TitreJust>Begründung</TitreJust>

Fishing for litter initiatives were first launched in 2002 in Sweden. Quantities of waste collected by such schemes can be substantial. The OSPAR Convention adopted guidelines on how to develop a fishing for litter project (OSPAR Agreement 2017-08). Such schemes are voluntary but require significant engagement to ensure that vessel crew participate in the scheme. Fishing vessels must be provided with a large, sturdy bag to separately collect waste that has been passively fished, and once back at port the waste should be weighed and the data collected before disposal. Due to the monetary cost involved in the establishment and running of such schemes, it is possible that the 100% indirect fee for garbage delivery fees in ports could be increased substantially to cover these costs. As most of the passively fished waste would not have originated from fishing activities, there is an argument that fishing vessels should not be obliged to pay for it. Indeed if they were this would provide an incentive to not participate in such activities. A national fund would spread the costs for fishing for litter across all maritime users in that area.

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>25</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Artikel 9 b (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Änderungsantrag |
|  | ***Artikel 9b*** |
|  | ***Erweiterte Herstellerverantwortung*** |
|  | ***Die Mitgliedstaaten richten Systeme der erweiterten Herstellerverantwortung für Fanggerät und dessen Bestandteile ein.*** ***Neben den Mindestanforderungen gemäß Artikel 8a der Richtlinie 2008/98/EG umfassen diese Systeme eine angepasste Gebühr, mit der die Markteinführung von Fanggerät gefördert wird, das für eine Wiederverwendung und für ein Recycling ausgelegt und geeignet ist.*** |

<TitreJust>Begründung</TitreJust>

Die Mitgliedstaaten sollten verbindliche Systeme der erweiterten Herstellerverantwortung annehmen und umsetzen, bei denen die Mindestanforderungen gemäß der überarbeiteten Abfallrahmenrichtlinie erfüllt werden und der Schwerpunkt auf angepasste Gebühren gelegt wird, um Gerät zu fördern, das für ein einfaches Recycling ausgelegt ist.

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>26</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Anhang 4 – Tabelle – Spalte 2 a (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Änderungsantrag |
|   | ***Einnahmen***  |
|  | ***Einkünfte aus dem System der erweiterten Herstellerverantwortung und aus verfügbaren nationalen und regionalen Quellen einschließlich der nachstehend aufgeführten Einnahmenelemente.*** |
|  | ***– Sammlung, Transport und Behandlung nicht getrennt gesammelter Abfälle (Abfälle, die unter die erweiterte Herstellerverantwortung fallen, aber nicht getrennt gesammelt wurden, wie etwa Abfälle, die gemeinsam mit gemischten Siedlungsabfällen gesammelt wurden);*** |
|  | ***– Information und Sensibilisierung der Öffentlichkeit;*** |
|  | ***– Maßnahmen zur Verringerung des Abfallaufkommens;*** |
|  | ***– Abfallprävention und –bewirtschaftung;*** |
|  | ***– Durchsetzung und Überwachung des Systems der erweiterten Herstellerverantwortung (einschließlich Prüfungen, Maßnahmen gegen Selbstvermarkter usw.);*** |
|  | ***– Verwaltung, Kommunikation und Datenmanagement sowie Berichterstattung über das Funktionieren der gemeinsamen Regelungen;*** |
|  | ***– Finanzierung im Rahmen des EMFF;***  |
|  | ***– sonstige für Häfen für Abfallbewirtschaftung und Fischerei verfügbare Finanzmittel oder Beihilfen.*** |

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>27</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Anhang 4 – Zwischenüberschrift 1</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Änderungsantrag |
| ***Kostenarten für den*** Betrieb und ***die*** Verwaltung von Hafenauffangeinrichtungen | ***Kosten- und Nettoeinkommensarten im Zusammenhang mit dem*** Betrieb und ***der*** Verwaltung von Hafenauffangeinrichtungen |

<TitreJust>Begründung</TitreJust>

Es wäre angebracht, auch die Nettoeinnahmen zu nennen, da sie unter anderem für die Deckung der durch passiv aufgenommene Abfälle anfallenden Kosten verwendet werden sollten.

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>28</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Anhang 4 – Tabelle – Spalte 2 b (neu)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Änderungsantrag |
|  | ***Nettoeinnahmen*** |
|  | ***Nettoeinnahmen aus Abfallbewirtschaftungssystemen und nationalen/regionalen Finanzmitteln, einschließlich der nachstehend aufgeführten Nettoeinnahmenelemente.*** |
|  | ***– Nettoeinnahmen aufgrund von Systemen der erweiterten Herstellerverantwortung;*** |
|  | ***– sonstige Nettoeinnahmen aus der Abfallbewirtschaftung wie etwa Recyclingsystemen;*** |
|  | ***– Finanzierung im Rahmen des Europäischen Meeres- und Fischereifonds;*** |
|  | ***– sonstige für Häfen für Abfallbewirtschaftung und Fischerei verfügbare Finanzmittel oder Beihilfen.*** |

<TitreJust>Begründung</TitreJust>

Es wäre angebracht, auch die Nettoeinnahmen zu nennen, da sie unter anderem für die Deckung der durch passiv aufgenommene Abfälle anfallenden Kosten verwendet werden sollten.

</Amend>

<Amend>Änderungsantrag <NumAm>29</NumAm>

<DocAmend>Vorschlag für eine Richtlinie</DocAmend>

<Article>Anhang 5 – Absatz 1 </Article>

|  |
| --- |
|  |
| Vorschlag der Kommission | Änderungsantrag |
| [Name des Schiffes einfügen] [IMO-Nummer einfügen] [Flaggenstaat einfügen] | [Name des Schiffes einfügen] [IMO-Nummer einfügen] [Flaggenstaat einfügen] |
| läuft den folgenden Hafen/die folgenden Häfen in [Name des Mitgliedstaats einfügen] im Liniendienst häufig und regelmäßig gemäß einem Fahrplan oder einer festgelegten Route an: | läuft den folgenden Hafen/die folgenden Häfen in [Name des Mitgliedstaats einfügen] im Liniendienst ***oder bei Fangreisen*** häufig und regelmäßig gemäß einem Fahrplan oder einer festgelegten Route an: |

<TitreJust>Begründung</TitreJust>

Die Richtlinie ist eindeutig in erster Linie auf den Seeverkehr ausgerichtet, Fischereifahrzeuge und Sportboote verkehren jedoch auch nach Plan und laufen häufig und regelmäßig Häfen an; in diesen Fällen sollte eine Befreiung von der Verpflichtung zum Entladen der Abfälle von Schiffen, zur Voranmeldung von Abfällen und zur Entrichtung einer Gebühr in bestimmten Häfen entlang der Strecke gewährt werden können.

</Amend>

</RepeatBlock-Amend>

VERFAHREN DES MITBERATENDEN AUSSCHUSSES

|  |  |
| --- | --- |
| **Titel** | Hafenauffangeinrichtungen für die Entladung von Abfällen von Schiffen |
| **Bezugsdokumente - Verfahrensnummer** | COM(2018)0033 – C8-0014/2018 – 2018/0012(COD) |
| **Federführender Ausschuss** Datum der Bekanntgabe im Plenum | TRAN5.2.2018 |  |  |  |
| **Stellungnahme von** Datum der Bekanntgabe im Plenum | PECH19.4.2018 |
| **Verfasser(in) der Stellungnahme** Datum der Benennung | Cláudia Monteiro de Aguiar20.3.2018 |
| **Prüfung im Ausschuss** | 21.3.2018 | 20.6.2018 |  |  |
| **Datum der Annahme** | 11.7.2018 |  |  |  |
| **Ergebnis der Schlussabstimmung** | +:–:0: | 2213 |
| **Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder** | Marco Affronte, Clara Eugenia Aguilera García, Alain Cadec, Richard Corbett, Linnéa Engström, João Ferreira, Sylvie Goddyn, Mike Hookem, Ian Hudghton, Werner Kuhn, António Marinho e Pinto, Norica Nicolai, Liadh Ní Riada, Ulrike Rodust, Annie Schreijer-Pierik, Remo Sernagiotto, Ricardo Serrão Santos, Isabelle Thomas, Ruža Tomašić, Peter van Dalen |
| **Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter** | Izaskun Bilbao Barandica, Giuseppe Ferrandino, Francisco José Millán Mon |
| **Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 200 Abs. 2)** | Deirdre Clune, Dieter-Lebrecht Koch, Fernando Ruas, Wim van de Camp |

NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM MITBERATENDEN AUSSCHUSS

|  |  |
| --- | --- |
| **22** | **+** |
| ALDE | António Marinho e Pinto, Norica Nicolai |
| ECR | Peter van Dalen, Remo Sernagiotto, Ruža Tomašić |
| PPE | Alain Cadec, Wim van de Camp, Deirdre Clune, Dieter-Lebrecht Koch, Werner Kuhn, Francisco José Millán Mon, Fernando Ruas, Annie Schreijer-Pierik |
| S&D | Clara Eugenia Aguilera García, Nicola Caputo, Giuseppe Ferrandino, Ulrike Rodust, Ricardo Serrão Santos, Isabelle Thomas |
| VERTS/ALE | Marco Affronte, Linnéa Engström, Ian Hudghton |

|  |  |
| --- | --- |
| **1** | **-** |
| EFDD | Mike Hookem |

|  |  |
| --- | --- |
| **3** | **0** |
| ENF | Sylvie Goddyn |
| GUE/NGL | João Ferreira, Liadh Ní Riada |

Erklärung der benutzten Zeichen:

+ : dafür

- : dagegen

0 : Enthaltung

VERFAHREN DES FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSSES

|  |  |
| --- | --- |
| **Titel** | Hafenauffangeinrichtungen für die Entladung von Abfällen von Schiffen |
| **Bezugsdokumente - Verfahrensnummer** | COM(2018)0033 – C8-0014/2018 – 2018/0012(COD) |
| **Datum der Übermittlung an das EP** | 16.1.2018 |  |  |  |
| **Federführender Ausschuss** Datum der Bekanntgabe im Plenum | TRAN5.2.2018 |  |  |  |
| **Mitberatende Ausschüsse** Datum der Bekanntgabe im Plenum | ENVI5.2.2018 | PECH19.4.2018 |  |  |
| **Assoziierte Ausschüsse** Datum der Bekanntgabe im Plenum | ENVI31.5.2018 |  |  |  |
| **Berichterstatterin** Datum der Benennung | Gesine Meissner19.2.2018 |  |  |  |
| **Prüfung im Ausschuss** | 10.7.2018 |  |  |  |
| **Datum der Annahme** | 9.10.2018 |  |  |  |
| **Ergebnis der Schlussabstimmung** | +:–:0: | 4620 |
| **Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder** | Daniela Aiuto, Marie-Christine Arnautu, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Innocenzo Leontini, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Renaud Muselier, Markus Pieper, Gabriele Preuß, Christine Revault d’Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Jill Seymour, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Marie-Pierre Vieu, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Janusz Zemke, Kosma Złotowski |
| **Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter** | Francisco Assis, Jakop Dalunde, Michael Detjen, Maria Grapini, Ryszard Antoni Legutko, Marek Plura |
| **Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 200 Abs. 2)** | Angel Dzhambazki, John Howarth, Clare Moody |
| **Datum der Einreichung** | 15.10.2018 |

NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSS

|  |  |
| --- | --- |
| **46** | **+** |
| ALDE | Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Pavel Telička |
| ECR | Angel Dzhambazki, Ryszard Antoni Legutko, Peter Lundgren, Kosma Złotowski, Peter van Dalen |
| EFDD | Daniela Aiuto |
| ENF | Marie-Christine Arnautu, Georg Mayer |
| GUE/NGL | Tania González Peñas, Merja Kyllönen, Marie-Pierre Vieu |
| PPE | Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Dieter-Lebrecht Koch, Innocenzo Leontini, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Renaud Muselier, Markus Pieper, Marek Plura, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp |
| S&D | Francisco Assis, Inés Ayala Sender, Isabella De Monte, Michael Detjen, Ismail Ertug, Maria Grapini, John Howarth, Bogusław Liberadzki, Clare Moody, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Claudia Țapardel, Janusz Zemke |
| VERTS/ALE | Michael Cramer, Jakop Dalunde, Keith Taylor |

|  |  |
| --- | --- |
| **2** | **-** |
| ECR | Jacqueline Foster |
| EFDD | Jill Seymour |

|  |  |
| --- | --- |
| **0** | **0** |
|  |  |

Erklärung der benutzten Zeichen:

+ : dafür

- : dagegen

0 : Enthaltung

1. ABl. C 283 vom 10.8.2018, S. 61. [↑](#footnote-ref-1)