



**2018/0012(COD)**

18.9.2018

## **STELLUNGNAHME**

des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit

für den Ausschuss für Verkehr und Tourismus

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))

Verfasser der Stellungnahme (\*): Bas Eickhout

(\*) Assoziierter Ausschuss – Artikel 54 der Geschäftsordnung

PA\_Legam

## 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:

### Änderungsantrag 1

#### Vorschlag für eine Richtlinie Titel 1

##### *Vorschlag der Kommission*

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

##### *Geänderter Text*

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 **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.)*

##### *Begründung*

*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.*

### Änderungsantrag 2

#### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 2

##### *Vorschlag der Kommission*

(2) Das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (im Folgenden das

##### *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.

„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.

#### *Begründung*

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

### **Änderungsantrag 3**

#### **Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 4**

##### *Vorschlag der Kommission*

(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.

##### *Geänderter Text*

(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.

#### *Begründung*

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

### **Änderungsantrag 4**

#### **Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 7**

##### *Vorschlag der Kommission*

(7) Trotz dieser regulatorischen

##### *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.

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.

## Änderungsantrag 5

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 7 a (neu)

*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.**

## Änderungsantrag 6

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 12

*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

(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

sollten sicherstellen, dass diese Bemühungen um eine Abfalltrennung an Bord nicht dadurch untergraben werden, dass Regelungen für getrennte Abfallsammlung an Land fehlen.

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.**

## Änderungsantrag 7

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 12 a (neu)

*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.**

## Änderungsantrag 8

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 13

*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.*

## **Änderungsantrag 9**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 13 a (neu)**

*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.***

## **Änderungsantrag 10**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 13 b (neu)**

*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.***

## **Änderungsantrag 11**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 15 a (neu)**

*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.**

## **Änderungsantrag 12**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 18**

*Vorschlag der Kommission*

(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.

## **Änderungsantrag 13**

### **Vorschlag für eine Richtlinie**

*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. ***Durch die Entladung von passiv gefischten Abfällen sollten keine zusätzlichen Kosten für die Fischereifahrzeuge anfallen.***

## Erwägung 18 a (neu)

*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 Häfen 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.***

## Änderungsantrag 14

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 18 b (neu)

*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***

## Änderungsantrag 15

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 19

#### *Vorschlag der Kommission*

(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.

#### *Geänderter Text*

(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.**

## Änderungsantrag 16

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 20

#### *Vorschlag der Kommission*

(20) Ladungsrückstände bleiben nach dem Entladen der Fracht am Terminal Eigentum des Frachtheigners 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

#### *Geänderter Text*

(20) Ladungsrückstände bleiben nach dem Entladen der Fracht am Terminal Eigentum des Frachtheigners 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.

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.*

## **Änderungsantrag 17**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 22 a (neu)**

*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 Rates<sup>1a</sup> 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.*

---

*<sup>1a</sup> 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).*

### *Begründung*

*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.*

## **Änderungsantrag 18**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 24**

#### *Vorschlag der Kommission*

(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.

#### *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 **und verloren gegangene Fanggeräte** enthalten.

## **Änderungsantrag 19**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 30**

#### *Vorschlag der Kommission*

(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 Artikel 290 AEUV Rechtsakte zur Änderung dieser Richtlinie zu erlassen, um Verweise auf internationale Übereinkünfte

#### *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 Artikel 290 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.

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.

## Änderungsantrag 20

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe a a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(aa) „feste oder schwimmende Plattform“ jede feste oder schwimmende Offshore-Plattform, darunter Bohrrinseln 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;***

## Änderungsantrag 21

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe c

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(c) „Abfälle von Schiffen“ alle Abfälle,

(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;

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 Anhänge I, II, IV, V und VI des MARPOL-Übereinkommens fallen;

## Änderungsantrag 22

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe c a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(ca) „**passiv gefischte Abfälle**“ **Abfälle, die sich beim Fischfang unbeabsichtigt in Netzen sammeln;**

## Änderungsantrag 23

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe d

*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;

## Änderungsantrag 24

### Vorschlag für eine Richtlinie



## Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe f a (neu)

*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;

## Änderungsantrag 25

**Vorschlag für eine Richtlinie**

**Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe l**

*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**;

## Änderungsantrag 26

**Vorschlag für eine Richtlinie**

**Artikel 4 – Absatz 2 – Buchstabe a a (neu)**

*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**;

## Änderungsantrag 27

**Vorschlag für eine Richtlinie**  
**Artikel 4 – Absatz 2 – Buchstabe c**

*Vorschlag der Kommission*

(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 Richtlinie 2008/98/EG, der Richtlinie 2012/19/EU und der Richtlinie 2006/66/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.

*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 Richtlinie 2008/98/EG, der Richtlinie **94/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1a</sup>, der Richtlinie** 2012/19/EU und der Richtlinie 2006/66/EG vorgeschrieben – für die getrennte Sammlung, **um die Wiederverwendung und das Recycling** von Abfällen von Schiffen in Häfen **zu erleichtern**. Buchstabe c gilt unbeschadet der strengeren Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 1069/2009 für die Bewirtschaftung von Küchen- und Speiseabfällen von international eingesetzten Verkehrsmitteln.

---

<sup>1a</sup> **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).**

**Änderungsantrag 28**

**Vorschlag für eine Richtlinie**  
**Artikel 4 – Absatz 4 a (neu)**

*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.***

## **Änderungsantrag 29**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 5 – Absatz 1**

#### *Vorschlag der Kommission*

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 Artikel 4, 6 und 7 sowohl während der ersten Ausarbeitung als auch nach der Verabschiedung der Pläne stattfinden, insbesondere wenn bedeutende Änderungen vorgenommen wurden. Anhang 1 enthält die ausführlichen Anforderungen für die Aufstellung solcher Pläne.

#### *Geänderter Text*

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 Artikel 4, 6 und 7 sowohl während der ersten Ausarbeitung als auch nach der Verabschiedung der Pläne stattfinden, insbesondere wenn bedeutende Änderungen vorgenommen wurden. Anhang 1 enthält die ausführlichen Anforderungen für die Aufstellung solcher Pläne.

## **Änderungsantrag 30**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 5 – Absatz 4 a (neu)**

#### *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.*

### **Änderungsantrag 31**

#### **Vorschlag für eine Richtlinie Abschnitt 3 – Überschrift**

*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.)*

#### *Begründung*

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

### **Änderungsantrag 32**

#### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 7 – Überschrift**

*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.)*

#### *Begründung*

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

### **Änderungsantrag 33**

#### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 7 – Absatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

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.

*Geänderter Text*

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.**

**Änderungsantrag 34**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Artikel 7 – Absatz 7**

*Vorschlag der Kommission*

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.

*Geänderter Text*

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.

**Änderungsantrag 35**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Artikel 7 – Absatz 8 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

**8a. Der Leiter einer festen oder schwimmenden Plattform sorgt dafür,**

*Geänderter Text*

*dass seine Abfälle im Einklang mit dem MARPOL-Übereinkommen in regelmäßigen Abständen in eine Hafenauffangeinrichtung entladen werden.*

## **Änderungsantrag 36**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 7 a (neu)**

*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.*

#### *Begründung*

*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.*

## **Änderungsantrag 37**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 8 – Absatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Kosten für den Betrieb von

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 4 aufgeführten Elemente.

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 Anhang 4 aufgeführten Elemente.

## Änderungsantrag 38

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 8 – Absatz 2 – Buchstabe c

#### *Vorschlag der Kommission*

(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.

#### *Geänderter Text*

(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.

## Änderungsantrag 39

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 8 – Absatz 2 – Buchstabe c a (neu)

#### *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*

## **Änderungsantrag 40**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 8 – Absatz 5**

#### *Vorschlag der Kommission*

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.**

#### *Geänderter Text*

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 Artikel 19 die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die **Anhänge 4a und 4b zwecks Änderung der einheitlichen Mindestanforderungen zu ändern.**

## **Änderungsantrag 41**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 9 – Absatz 1 – Buchstabe b a (neu)**

#### *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;**

## **Änderungsantrag 42**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 12 – Absatz 1 – Einleitung**

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

1. Bei Schiffen, die nicht in den Geltungsbereich der Richtlinie 2009/16/EG

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:

fallen, stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass **jährlich** mindestens 20 % der Gesamtzahl der einzelnen Wasserfahrzeuge in jeder der nachstehend aufgeführten Kategorien überprüft werden:

### Änderungsantrag 43

#### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 12 – Absatz 1 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***1a. Die Mitgliedstaaten legen Verfahren für die Überprüfung von Fischereifahrzeugen mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 100 sowie von Sportbooten mit einer Bruttoreumzahl 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.***

### Änderungsantrag 44

#### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 12 – Absatz 2

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

2. Die Ergebnisse der Überprüfungen gemäß **Absatz 1** werden in dem in Artikel 15 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 Artikel 15 dieser Richtlinie genannten Teil des Informations-, Überwachungs- und Durchsetzungssystems erfasst.

### Änderungsantrag 45

#### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 12 – Absatz 3

**3. Die Mitgliedstaaten legen Verfahren für die Überprüfung von Fischereifahrzeugen mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 100 sowie von Sportbooten mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 100 fest, um die Einhaltung der geltenden Anforderungen dieser Richtlinie zu gewährleisten.**

**entfällt**

#### **Änderungsantrag 46**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Artikel 14 – Absatz 2 – Buchstabe d a (neu)**

**(da) im Fall eines Verlusts von Fanggerät die gemäß Artikel 48 der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 des Rates<sup>1a</sup> geforderten Angaben;**

---

<sup>1a</sup> 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).

#### **Änderungsantrag 47**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Artikel 14 – Absatz 2 a (neu)**

**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.**

## Änderungsantrag 48

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 14 – Absatz 4 a (neu)

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.**

## Änderungsantrag 49

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 15 – Absatz 4

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.**

## Änderungsantrag 50

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 17 – Absatz 1

*Vorschlag der Kommission*

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.

*Geänderter Text*

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.

#### *Begründung*

*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.*

## Änderungsantrag 51

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 17 – Absatz 1 a (neu)

*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.***

## Änderungsantrag 52

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 20 a – Absatz 1 – Nummer 1 (neu)

*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 Anlagen I (Öl) **und** II (als Massengut beförderte schädliche flüssige Stoffe) des Marpol-Übereinkommens 73/78 fallenden Stoffe;

„2. „Schadstoffe“ die unter die Anlagen I (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.))*

**Begründung**

*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.*

**Änderungsantrag 53**

**Vorschlag für eine Richtlinie**  
**Artikel 20 a – Absatz 1 – Nummer 2 (neu)**  
Richtlinie 2005/35/EG  
Artikel 5 – Absatz 1

*Derzeitiger Wortlaut*

*Geänderter Text*

**(2) Artikel 5 Absatz 1 erhält folgende**

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 Regel 15, Regel 34, Regel 4.1 oder Regel 4.3 **bzw.** die in Anlage II Regel 13, Regel 3.1.1 oder Regel 3.1.3 des Marpol-Übereinkommens 73/78 genannten Bedingungen erfüllen.

**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 Regel 15, Regel 34, Regel 4.1 oder Regel 4.3, die in Anlage II Regel 13, Regel 3.1.1 oder Regel 3.1.3, **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-Übereinkommens 73/78 **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.))

*Begründung*

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

**Änderungsantrag 54**

**Vorschlag für eine Richtlinie**

**Artikel 20 a – Absatz 1 – Nummer 3 (neu)**

Richtlinie 2005/35/EG

Artikel 5 – Absatz 2

*Derzeitiger Wortlaut*

2. Einleitungen von Schadstoffen in den in Artikel 3 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-Übereinkommens 73/78 genannten Bedingungen erfüllen.

*Geänderter Text*

**(3) Artikel 5 Absatz 2 erhält folgende Fassung:**

„2. Einleitungen von Schadstoffen in den in Artikel 3 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-Übereinkommens 73/78 **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.))

#### *Begründung*

*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.*

### **Änderungsantrag 55**

#### **Vorschlag für eine Richtlinie Anhang 4 – Zwischenüberschrift 1**

*Vorschlag der Kommission*

***Kostenarten für den Betrieb und die Verwaltung von Hafenauffangeinrichtungen***

*Geänderter Text*

***Kosten- und Nettoeinnahmearten im Zusammenhang mit dem Betrieb und der Verwaltung von Hafenauffangeinrichtungen***

#### *Begründung*

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

### **Änderungsantrag 56**

#### **Vorschlag für eine Richtlinie Anhang 4 – Spalte 2 a (neu)**

*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.*

#### *Begründung*

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

### **Änderungsantrag 57**

#### **Vorschlag für eine Richtlinie Anhang 4 a (neu)**

*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.***

*Begründung*

*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.*

**Änderungsantrag 58**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Anhang 4 b (neu)**

*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.*

#### *Begründung*

*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.*

## VERFAHREN DES MITBERATENDEN AUSSCHUSSES

<b>Titel</b>	Hafenauffangeinrichtungen für die Entladung von Abfällen von Schiffen
<b>Bezugsdokumente - Verfahrensnummer</b>	COM(2018)0033 – C8-0014/2018 – 2018/0012(COD)
<b>Federführender Ausschuss</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 5.2.2018
<b>Stellungnahme von</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	ENVI 5.2.2018
<b>Assoziierte Ausschüsse - datum der bekanntgabe im plenum</b>	31.5.2018
<b>Verfasser(in) der Stellungnahme</b> Datum der Benennung	Bas Eickhout 7.3.2018
<b>Prüfung im Ausschuss</b>	20.6.2018
<b>Datum der Annahme</b>	13.9.2018
<b>Ergebnis der Schlussabstimmung</b>	+: 35 -: 1 0: 6
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder</b>	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
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter</b>	Linnéa Engström, Elena Gentile, Carolina Punset, Bart Staes, Tiemo Wölken
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 200 Abs. 2)</b>	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