



Fischereiausschuss

2018/0012(COD)

13.7.2018

STELLUNGNAHME

des Fischereiausschusses

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))

Verfasserin der Stellungnahme: Cláudia Monteiro de Aguiar

PA_Legam

ÄNDERUNGSANTRÄGE

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

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 1 a (neu)

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.

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 7 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(7a) Initiativen der Fischereiwirtschaft zur Verringerung der Fischereiabfälle oder zur Bergung von Kunststoffabfällen wie etwa verlorenem Fanggerät

sind zu begrüßen.

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 11

Vorschlag der Kommission

(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.

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. ***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.

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 18 a (neu)

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.

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 18 b (neu)

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.

Begründung

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.

Änderungsantrag 6

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.

Änderungsantrag

(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.***

Begründung

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

Änderungsantrag 7

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 21 a (neu)**

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.

Begründung

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

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 32 a (neu)

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.

Änderungsantrag 9

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

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;

Begründung

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.

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe c a (neu)

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;

Begründung

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.

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe c b (neu)

Vorschlag der Kommission

Änderungsantrag

**(cb) „passiv aufgenommene Abfälle“
alle Abfälle, die sich beim Fischfang in
Netzen sammeln;**

Begründung

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.

Änderungsantrag 12

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

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;**

Begründung

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.

Änderungsantrag 13

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

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;

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 4 – Absatz 2 a (neu)

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.

Begründung

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.

Änderungsantrag 15

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

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.

Änderungsantrag 16

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 7 – Absatz 2 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

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.

Änderungsantrag

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.

Begründung

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

Änderungsantrag 17

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 7 – Absatz 3 a (neu)

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.

Begründung

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.

Änderungsantrag 18

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.

Änderungsantrag

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.

Begründung

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.

Änderungsantrag 19

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 8 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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**.

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 **Kombination aus von Schiffen erhobenen Gebühren, Einnahmen aus Abfallbewirtschaftungssystemen und anderen Quellen** gedeckt werden. Diese Kosten **und Einnahmen sind** in Anhang 4 **aufgeführt**.

Änderungsantrag 20

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.

Änderungsantrag

(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;

Änderungsantrag 21

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 8 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

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.

Änderungsantrag

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.

Änderungsantrag 22

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 8 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

5. Die Gebühren werden verringert, wenn nachgewiesen werden kann, dass das

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.

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.

Änderungsantrag 23

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 9 – Absatz 1 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

(c) die Vereinbarung gemäß Buchstabe b 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.

Änderungsantrag

(c) die Vereinbarung gemäß Buchstabe b 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.

Begründung

Die Verpflichtung, wonach sämtliche Häfen an der Fahrtstrecke des Schiffes 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.

Änderungsantrag 24

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 9 a (neu)

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.

Begründung

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.

Änderungsantrag 25

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 9 b (neu)

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.

Begründung

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.

Änderungsantrag 26

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

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.*

Änderungsantrag 27

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang 4 – Zwischenüberschrift 1

Vorschlag der Kommission

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

Änderungsantrag

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

Begründung

*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.*

Änderungsantrag 28

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang 4 – Tabelle – Spalte 2 b (neu)

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.*

Begründung

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.

Änderungsantrag 29

**Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang 5 – Absatz 1**

Vorschlag der Kommission

[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:

Änderungsantrag

[Name des Schiffes einfügen] [IMO-
Nummer einfügen] [Flaggenstaat einfügen]

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:

Begründung

*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.*

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	TRAN 5.2.2018	
Stellungnahme von Datum der Bekanntgabe im Plenum	PECH 19.4.2018	
Verfasser(in) der Stellungnahme Datum der Benennung	Cláudia Monteiro de Aguiar 20.3.2018	
Prüfung im Ausschuss	21.3.2018	20.6.2018
Datum der Annahme	11.7.2018	
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 22 -: 1 0: 3	
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