



2018/0012(COD)

18.6.2018

\*\*\*I

## ENTWURF EINES BERICHTS

über den Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Hafenauffangeinrichtungen für die Entladung von Abfällen von Schiffen, zur Aufhebung der Richtlinie 2000/59/EG und zur Änderung der Richtlinien 2009/16/EG und 2010/65/EU  
(COM(2018)0033 – C8-0014/2018 – 2018/0012(COD))

Ausschuss für Verkehr und Tourismus

Berichterstatterin: Gesine Meissner

Verfasser der Stellungnahme (\*):

Bas Eickhout, Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit

(\*): Assoziierter Ausschuss – Artikel 54 der Geschäftsordnung

### ***Erklärung der benutzten Zeichen***

- \* Anhörungsverfahren
- \*\*\* Zustimmungsverfahren
- \*\*\*I Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (erste Lesung)
- \*\*\*II Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (zweite Lesung)
- \*\*\*III Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (dritte Lesung)

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der im Entwurf eines Rechtsakts vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

### ***Änderungsanträge zu einem Entwurf eines Rechtsakts***

#### **Änderungsanträge des Parlaments in Spaltenform**

Streichungen werden durch ***Fett- und Kursivdruck*** in der linken Spalte gekennzeichnet. Textänderungen werden durch ***Fett- und Kursivdruck*** in beiden Spalten gekennzeichnet. Neuer Text wird durch ***Fett- und Kursivdruck*** in der rechten Spalte gekennzeichnet.

Aus der ersten und der zweiten Zeile des Kopftextes zu jedem der Änderungsanträge ist der betroffene Abschnitt des zu prüfenden Entwurfs eines Rechtsakts ersichtlich. Wenn sich ein Änderungsantrag auf einen bestehenden Rechtsakt bezieht, der durch den Entwurf eines Rechtsakts geändert werden soll, umfasst der Kopftext auch eine dritte und eine vierte Zeile, in der der bestehende Rechtsakt bzw. die von der Änderung betroffene Bestimmung des bestehenden Rechtsakts angegeben werden.

#### **Änderungsanträge des Parlaments in Form eines konsolidierten Textes**

Neue Textteile sind durch ***Fett- und Kursivdruck*** gekennzeichnet. Auf Textteile, die entfallen, wird mit dem Symbol **■** hingewiesen oder diese Textteile erscheinen durchgestrichen. Textänderungen werden gekennzeichnet, indem der neue Text in ***Fett- und Kursivdruck*** steht und der bisherige Text gelöscht oder durchgestrichen wird.

Rein technische Änderungen, die von den Dienststellen im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes vorgenommen werden, werden allerdings nicht gekennzeichnet.

## INHALT

	<b>Seite</b>
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS .....	5
BEGRÜNDUNG .....	21
ANLAGE: LISTE DER EINRICHTUNGEN UND PERSONEN, VON DENEN DIE BERICHTERSTATTERIN BEITRÄGE ERHALTEN HAT .....	24



## ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

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

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

**(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)**

*Das Europäische Parlament,*

- unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2018)0033),
  - gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 100 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C8-0014/2018),
  - gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
  - unter Hinweis auf die Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom ...<sup>1</sup>,
  - unter Hinweis auf die Stellungnahme des Ausschusses der Regionen vom ...<sup>2</sup>,
  - gestützt auf Artikel 59 seiner Geschäftsordnung,
  - unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Verkehr und Tourismus sowie die Stellungnahmen des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit und des Fischereiausschusses (A8-0000/2018),
1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;
  2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie ihren Vorschlag ersetzt, entscheidend ändert oder beabsichtigt, ihn entscheidend zu ändern;
  3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

---

<sup>1</sup> ABl. C ... (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

<sup>2</sup> ABl. C ... (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

## **Änderungsantrag 1**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 5 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(5a) Die Union sollte sich jedoch weiterhin in der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) um ein Verbot des Einleitens von Abwässern aus offenen Nass-Scrubbern und bestimmter Ladungsrückstände bemühen, damit für seegehende und in der Binnenschifffahrt in der Union eingesetzte Wasserfahrzeuge gleichermaßen strenge Regeln gelten.***

Or. en

## **Änderungsantrag 2**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 5 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

Or. en

## **Änderungsantrag 3**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 13**

*Vorschlag der Kommission*

(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.

*Geänderter Text*

(13) ***Allein in der Union gelangen jährlich zwischen 150 000 und 500 000 Tonnen Kunststoffe in den Ozean.*** Zwar stammt ein Großteil der Abfälle im Meer aus Tätigkeiten an Land, jedoch ist ein bedeutender Teil auch der Schifffahrtsindustrie, einschließlich Fischerei und Freizeitbranche, zuzuschreiben, die Müll, darunter auch Kunststoffe und nicht mehr genutzte Fanggeräte, direkt ins Meer einbringt.

Or. en

**Änderungsantrag 4**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Erwägung 24 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

Or. en

**Änderungsantrag 5**

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

*Vorschlag der Kommission*

(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;

*Geänderter Text*

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

Or. en

*Begründung*

*Wenn bei der Instandsetzung von Schiffen anfallende Abfälle in die Begriffsbestimmung von „Abfällen von Schiffen“ aufgenommen werden, ergibt sich ein Gesamtpaket, das sämtliche Abfälle abdeckt. Bei der Instandsetzung von Schiffen anfallende Abfälle fallen nicht in den Anwendungsbereich der indirekten Gebühr.*

**Änderungsantrag 6**

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

*Vorschlag der Kommission*

(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;

*Geänderter Text*

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

Or. en

**Änderungsantrag 7**

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



**(da) „Behandlung von Ballastwasser“  
mechanische, physikalische, chemische  
und biologische Verfahren, die dazu  
dienen, in Ballastwasser (Wasser  
einschließlich der darin enthaltenen  
Schwebstoffe, das an Bord eines Schiffes  
genommen wird, um den Trimm, die  
Krängung, den Tiefgang, die Stabilität  
oder die Spannungen des Schiffes zu  
regulieren) und Sedimenten (aus  
Ballastwasser ausgefallene Stoffe, die sich  
in einem Schiff abgelagert haben)  
enthaltenen schädliche Wasserorganismen  
und Krankheitserreger zu entfernen oder  
unschädlich zu machen oder ihre  
Aufnahme oder Einbringung zu  
vermeiden;**

Or. en

### Begründung

*Diese Begriffsbestimmung entstammt dem im September 2017 in Kraft getretenen Übereinkommen der IMO über die Behandlung von Ballastwasser. Die Überarbeitung der Richtlinie über Hafenauffangeinrichtungen bietet eine gute Gelegenheit, die Bestimmungen des Übereinkommens über die Behandlung von Ballastwasser unmittelbar einfließen zu lassen, indem ein eindeutiger Rahmen für die Verpflichtungen aus diesem Übereinkommen eingeführt wird.*

## Änderungsantrag 8

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

(h) „Binnenschiff“ ein Schiff, das die Flagge eines Mitgliedstaats führt und ausschließlich auf **Inlandfahrten** in **diesem Mitgliedstaat** eingesetzt wird;

(h) „Binnenschiff“ ein Schiff, das die Flagge eines Mitgliedstaats führt und ausschließlich auf **Fahrten** in **Seegebieten von einem Hafen eines Mitgliedstaats zu demselben oder einem anderen Hafen innerhalb desselben Mitgliedstaats** eingesetzt wird;

*Begründung*

*Die Verordnung (EG) Nr. 1069/2009 mit Hygienevorschriften für tierische Nebenprodukte umfasst keine Begriffsbestimmung von internationalen Küchen- und Speiseabfällen. Deshalb herrscht Rechtsunsicherheit darüber, ob bei Fahrten innerhalb der EU anfallende Küchen- und Speiseabfälle in den Geltungsbereich dieser Bestimmung fallen. Infolgedessen könnten Lebensmittelverpackungen aus Kunststoff nicht dem Recycling zugeführt, sondern verbrannt oder in Deponien gelagert werden.*

**Änderungsantrag 9**
**Vorschlag für eine Richtlinie  
 Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe i**
*Vorschlag der Kommission*

(i) **„Inlandfahrt“** eine Fahrt in Seegebieten von einem Hafen *eines Mitgliedstaats zu demselben oder* einem *anderen* Hafen **innerhalb desselben** Mitgliedstaats;

*Geänderter Text*

(i) **„internationale Fahrt“** eine Fahrt in Seegebieten von einem Hafen **außerhalb der Union zu** einem Hafen *eines* Mitgliedstaats;

*Begründung*

*Die Verordnung (EG) Nr. 1069/2009 mit Hygienevorschriften für tierische Nebenprodukte umfasst keine Begriffsbestimmung von internationalen Küchen- und Speiseabfällen. Deshalb herrscht Rechtsunsicherheit darüber, ob bei Fahrten innerhalb der EU anfallende Küchen- und Speiseabfälle in den Geltungsbereich dieser Bestimmung fallen. Infolgedessen könnten Lebensmittelverpackungen aus Kunststoff nicht dem Recycling zugeführt, sondern verbrannt oder in Deponien gelagert werden.*

**Änderungsantrag 10**
**Vorschlag für eine Richtlinie  
 Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe k**
*Vorschlag der Kommission*

(k) **„Küchen- und Speiseabfälle“** alle aus Restaurants, Catering-Einrichtungen und Küchen **stammenden Speisereste** einschließlich gebrauchten Speiseöls;

*Geänderter Text*

(k) **„internationale Küchen- und Speiseabfälle“** alle **auf internationalen Fahrten anfallenden Speisereste** aus Restaurants, Catering-Einrichtungen und

Küchen einschließlich gebrauchten  
Speiseöls;

Or. en

### *Begründung*

*Die Verordnung (EG) Nr. 1069/2009 mit Hygienevorschriften für tierische Nebenprodukte umfasst keine Begriffsbestimmung von internationalen Küchen- und Speiseabfällen. Deshalb herrscht Rechtsunsicherheit darüber, ob bei Fahrten innerhalb der EU anfallende Küchen- und Speiseabfälle in den Geltungsbereich dieser Bestimmung fallen. Infolgedessen könnten Lebensmittelverpackungen aus Kunststoff nicht dem Recycling zugeführt, sondern verbrannt oder in Deponien gelagert werden.*

## **Änderungsantrag 11**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe l**

#### *Vorschlag der Kommission*

(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**;

#### *Geänderter Text*

(l) „ausreichende Lagerkapazität“ das Vorhandensein von genügend **gesonderter** Kapazität **für jede Abfallkategorie, die** – einschließlich der wahrscheinlich während der Fahrt anfallenden Abfälle – ab dem Zeitpunkt des Auslaufens bis zum Anlaufen des nächsten Hafens an Bord **gelagert werden muss**;

Or. en

### *Begründung*

*Es sollte ausdrücklich darauf hingewiesen werden, dass ausreichende Lagerkapazität als gesonderte Kapazität für jede Abfallkategorie und nicht als allgemeine Lagerkapazität verstanden werden sollte.*

## **Änderungsantrag 12**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe a**

#### *Vorschlag der Kommission*

(a) alle Schiffe, die einen Hafen eines

#### *Geänderter Text*

(a) alle Schiffe, die einen Hafen eines

Mitgliedstaats anlaufen oder in diesem betrieben werden, unabhängig von ihrer Flagge, ausgenommen Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe und andere Schiffe, die Eigentum des Staates sind oder von diesem betrieben werden und vorläufig nur auf nichtgewerblicher staatlicher Grundlage eingesetzt werden;

Mitgliedstaats anlaufen oder in diesem betrieben werden, unabhängig von ihrer Flagge, ausgenommen **Schiffe, die zu Hafendiensten im Sinne der Verordnung (EU) 2017/352 eingesetzt werden**, Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe und andere Schiffe, die Eigentum des Staates sind oder von diesem betrieben werden und vorläufig nur auf nichtgewerblicher staatlicher Grundlage eingesetzt werden;

Or. en

### Änderungsantrag 13

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(aa) in Häfen und Umschlagplätzen, wo Reinigungs- oder Reparaturarbeiten an Ballasttanks stattfinden, ausreichende Auffanganlagen zur Aufnahme von Sedimenten bereitgestellt werden;**

Or. en

#### *Begründung*

*Das Übereinkommen der IMO über die Behandlung von Ballastwasser trat im September 2017 in Kraft. Die Überarbeitung der Richtlinie über Hafenauffangeinrichtungen bietet eine gute Gelegenheit, die Bestimmungen des Übereinkommens über die Behandlung von Ballastwasser unmittelbar einfließen zu lassen, indem ein eindeutiger Rahmen für die Verpflichtungen aus diesem Übereinkommen eingeführt wird.*

### Änderungsantrag 14

#### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 5 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 – Einleitung

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die folgenden in den Abfallbewirtschaftungsplänen enthaltenen

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die folgenden in den Abfallbewirtschaftungsplänen enthaltenen

Informationen über die Verfügbarkeit geeigneter Auffangeinrichtungen in ihren Häfen und die **damit verbundenen Kosten** den Schiffsbetreibern klar mitgeteilt und **entweder über die Website der Häfen oder in gedruckter Form** öffentlich zugänglich gemacht werden:

Informationen über die Verfügbarkeit geeigneter Auffangeinrichtungen in ihren Häfen und die **Kostenstruktur** den Schiffsbetreibern klar mitgeteilt und **vorzugsweise in englischer Sprache** öffentlich **und einfach** zugänglich gemacht werden:

Or. en

### *Begründung*

*Häfen brauchen keine Zahlen offenzulegen, müssen aber angeben, wie die Abfallgebühren berechnet werden. In Häfen mit internationalem Verkehr sollten die einschlägigen Informationen auch in englischer Sprache zur Verfügung gestellt werden.*

## **Änderungsantrag 15**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 5 – Absatz 4**

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

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

Or. en

## Änderungsantrag 16

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**4a. Kleine Häfen mit unbeträchtlichem oder geringfügigem Sportbootverkehr sind von den in diesem Artikel verankerten Verpflichtungen befreit. Die Kommission arbeitet Leitlinien für die Auslegung dieser Befreiung aus.**

Or. en

## Änderungsantrag 17

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

1. Der Kapitän eines Schiffes, das einen Hafen der Union angelaufen hat, entlädt gemäß den im MARPOL-Übereinkommen festgelegten Normen für das Einbringen von Abfällen vor dem Auslaufen alle an Bord des Schiffes mitgeführten Abfälle in einer Hafenauffangeinrichtung.

1. Der Kapitän eines Schiffes, das einen Hafen der Union angelaufen hat, entlädt gemäß den im MARPOL-Übereinkommen festgelegten Normen für das Einbringen von Abfällen vor dem Auslaufen alle an Bord des Schiffes mitgeführten Abfälle in einer Hafenauffangeinrichtung. **Im Einklang mit dem Internationalen Übereinkommen der IMO vom 13. Februar 2004 zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen (Übereinkommen über die Behandlung von Ballastwasser) gilt diese Anforderung auch für die Behandlung von Ballastwasser.**

Or. en

### *Begründung*

*Das Übereinkommen der IMO über die Behandlung von Ballastwasser trat im*

September 2017 in Kraft. Die Überarbeitung der Richtlinie über Hafenauffangeinrichtungen bietet eine gute Gelegenheit, die Bestimmungen des Übereinkommens über die Behandlung von Ballastwasser unmittelbar einfließen zu lassen, indem ein eindeutiger Rahmen für die Verpflichtungen aus diesem Übereinkommen eingeführt wird.

## Änderungsantrag 18

### 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.

#### *Geänderter Text*

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

Or. en

## Änderungsantrag 19

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

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

**3a. Gemäß Artikel 48 der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 meldet der Kapitän eines Fischereifahrzeugs, das einen Hafen in der Union anläuft, der zuständigen Behörde seines Flaggenmitgliedstaats innerhalb von 24 Stunden einen etwaigen Verlust von Fanggerät.**

**Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 19 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um das Format für diese Meldungen der Fischereifahrzeuge festzulegen.**

Or. en

## Begründung

Die Verpflichtung, über verloren gegangenes Fanggerät zu informieren, sollte in eine formelle Berichtspflicht im Hafen umgewandelt werden, und die gemeldeten Informationen sollten systematisch in einer zentralen Datenbank (SafeSeaNet) erfasst oder ausgetauscht werden, damit die Entsorgung von altem, aufgegebenem oder nicht mehr verwendbarem Fanggerät überwacht und durchgesetzt wird. Auf diese Weise würde der derzeitigen Lage, in der der Verlust von Fanggerät nicht kohärent reguliert und überwacht wird, ein Ende gesetzt.

### Änderungsantrag 20

#### 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 auf Grundlage der verfügbaren Angaben, einschließlich der elektronisch in dem in Artikel 14 dieser Richtlinie genannten Informations-, Überwachungs- und Durchsetzungssystem oder im GISIS 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, vor dem Auslaufen **alle Abfälle** zu entladen, **die im nächsten Anlaufhafen nicht angemessen aufgefangen und behandelt werden können**.

Or. en

## Begründung

Ein Schiff kann seine Fahrt zu einem Hafen außerhalb der EU fortsetzen, ohne Abfälle zu entladen, wenn dieser Hafen über geeignete Abfallauffangeinrichtungen verfügt.

### Änderungsantrag 21

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



*(ca) um zu vermeiden, dass die Kosten für Sammlung und Behandlung passiv gefischter Abfälle ausschließlich von den Hafennutzern getragen werden, decken die Mitgliedstaaten diese Kosten ausschließlich mit den Einnahmen, die durch die alternativen Finanzierungssysteme, einschließlich Abfallbewirtschaftungssystemen und verfügbarer regionaler, nationaler und europäischer Fördermittel, generiert werden;*

Or. en

## Änderungsantrag 22

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 8 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

4. Die Gebühren können unter anderem in Abhängigkeit von der Kategorie, der Art und der Größe des Schiffes, der Art, in der das Schiff eingesetzt wird, sowie in Bezug auf Dienste, die außerhalb der normalen Betriebszeiten im Hafen erbracht werden, differenziert gestaltet werden.

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

Or. en

## Änderungsantrag 23

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 8 – Absatz 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**4a. Die Gebühren können gesenkt**

*werden, wenn ein Schiff im Kurzstrecken-  
Seehandel eingesetzt wird.*

Or. en

## **Änderungsantrag 24**

### **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 Beschaffungsgrundsätze** und seines Betriebs geringere Abfallmengen erzeugt, und wenn es seine Abfälle nachhaltig und umweltverträglich bewirtschaftet. **Die** Kommission **erlässt** gemäß Artikel 19 **delegierte Rechtsakte, um diese Richtlinie zu ergänzen, indem sie** die Kriterien **festlegt**, anhand deren bestimmt wird, ob ein Schiff die in diesem Absatz genannten Anforderungen in Bezug auf die Abfallbewirtschaftung an Bord erfüllt. **Hierbei übernimmt die Kommission als Mindestanforderungen die in den Leitlinien für die Umsetzung von Anlage V des MARPOL-Übereinkommens aufgelisteten Empfehlungen.**

Or. en

## **Änderungsantrag 25**

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

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

**(da) Angaben zu verloren gegangenen  
Fanggerät.**

*Begründung*

*Die Verpflichtung, diese Angaben bereitzustellen, sollte in eine formelle Berichtspflicht im Hafen umgewandelt werden, und die gemeldeten Informationen sollten systematisch in einer zentralen Datenbank (SafeSeaNet) erfasst oder ausgetauscht werden, damit die Entsorgung von altem, aufgegebenem oder nicht mehr verwendbarem Fanggerät überwacht und durchgesetzt wird. Auf diese Weise würde der derzeitigen Lage, in der der Verlust von Fanggerät nicht kohärent reguliert und überwacht wird, ein Ende gesetzt.*

**Änderungsantrag 26****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 spätestens am 31. Dezember 2022 und anschließend alle zwei Jahre einen Synthesebericht über den Verlust von Fanggerät.***

Or. en

*Begründung*

*Die regelmäßige Berichterstattung durch die Kommission über den Verlust von Fanggerät in den Gewässern der Union würde einen Überblick über verloren gegangenes Fanggerät zur Unterstützung von Bergungsprogrammen und weiteren Maßnahmen ermöglichen.*

**Änderungsantrag 27****Vorschlag für eine Richtlinie  
Artikel 17 – Absatz 1***Vorschlag der Kommission**Geänderter Text*

Die Kommission organisiert den Erfahrungsaustausch zwischen den nationalen Behörden und Experten (auch aus dem Privatsektor) der Mitgliedstaaten über die Anwendung dieser Richtlinie in

Die Kommission organisiert den Erfahrungsaustausch zwischen den nationalen Behörden und Experten (auch aus dem Privatsektor ***und der Zivilgesellschaft***) der Mitgliedstaaten über

den Häfen der Union.

die Anwendung dieser Richtlinie in den Häfen der Union.

Or. en

## **Änderungsantrag 28**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 24 – Absatz 1**

#### *Vorschlag der Kommission*

Die Kommission überprüft diese Richtlinie spätestens sieben Jahre nach ihrem Inkrafttreten und legt die Ergebnisse der Überprüfung dem Europäischen Parlament und dem Rat vor.

#### *Geänderter Text*

Die Kommission überprüft diese Richtlinie spätestens sieben Jahre nach ihrem Inkrafttreten und legt die Ergebnisse der Überprüfung dem Europäischen Parlament und dem Rat vor. ***Die Kommission prüft außerdem, ob der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) zusätzliche Befugnisse zur Durchsetzung dieser Richtlinie übertragen werden sollten.***

Or. en

#### *Begründung*

*Da die Durchsetzung eines Verbots der Entsorgung auf See mit großen Schwierigkeiten behaftet ist, sollte die Rolle der EMSA bei der Durchsetzung der Richtlinie geprüft werden.*

## **BEGRÜNDUNG**

### **Einleitung:**

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

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

### **Folgenabschätzung der Kommission:**

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

### **Vorschlag der Kommission**

Die Kommission definiert die beiden übergreifenden Ziele ihres Vorschlags zur Änderung der Richtlinie 2000/59/EG wie folgt: Verringerung des Einbringens von Schiffsabfällen auf See und Senkung des Verwaltungsaufwands für Häfen, Hafennutzer und zuständige Behörden. Um diese beiden übergreifenden Ziele zu verwirklichen, wurden die folgenden fünf konkreten

Vorgaben festgelegt: die Gewährleistung der Verfügbarkeit angemessener Einrichtungen; die Bereitstellung wirksamer (Kosten-)Anreize für die Entladung von Abfällen in den Hafenauffangeinrichtungen, indem eine indirekte Gebühr für Müll und passiv gefischte Abfälle in Höhe von 100 % eingeführt wird; die Beseitigung von Hindernissen für die Durchsetzung; die Harmonisierung und Aktualisierung der Begriffsbestimmungen und Normen; die Harmonisierung der Bestimmungen über Ausnahmen.

### Standpunkt der Berichterstatterin

- Die Berichterstatterin begrüßt den Vorschlag der Kommission im Rahmen einer Strategie für eine Kreislaufwirtschaft.
- Sie unterstützt die allgemeinere Begriffsbestimmung von „**Abfällen von Schiffen**“ im Zusammenhang mit den einschlägigen Anlagen des MARPOL-Übereinkommens einschließlich Ladungsrückständen und Rückständen aus Abgasreinigungssystemen (wozu auch Schlamm und Abflutwasser aus diesen Systemen gehören), wodurch für uneingeschränkte Kohärenz mit den Begriffsbestimmungen des MARPOL-Übereinkommens und eine weitere Angleichung an die Standardformulare und -zertifikate der IMO gesorgt ist. Sie ist jedoch der Auffassung, dass es zusätzlicher Verbote bedarf, die sich auf das Einleiten bestimmter Ladungsrückstände und der Abwässer aus offenen Nass-Scrubbern erstrecken. Sie hält die Mitgliedstaaten dazu an, in ihren Hoheitsgewässern entsprechende Maßnahmen zu ergreifen, und fordert die EU nachdrücklich auf, in der IMO entsprechend tätig zu werden.
- Die Berichterstatterin schlägt außerdem vor, die bei der Instandsetzung von Schiffen und der **Behandlung von Ballastwasser** (gemäß dem im September 2017 in Kraft getretenen IMO-Übereinkommen über die Behandlung von Ballastwasser) anfallenden Abfälle in den Geltungsbereich der Richtlinie aufzunehmen.
- Die Berichterstatterin hält es für dringend geboten, dass **weniger Abfall an Bord erzeugt** wird, und betont, dass es Sensibilisierungsmaßnahmen und Positivanreize in diesem Bereich bedarf, indem beispielsweise das Konzept umweltfreundlicher Schiffe mit Blick auf die Abfallbewirtschaftung an Bord angepasst wird.
- Da es kaum Zahlen zu verloren gegangenem Fanggerät gibt, das eine Gefahr für die Meeresumwelt und die Sicherheit von Schiffen darstellt, führt die Berichterstatterin die Berichtspflichten für verloren gegangenem Fanggerät bei der Rückkehr in den Hafen weiter aus.
- Die Berichterstatterin richtet das Augenmerk auf **passiv gefischte Abfälle** und auf das Erfordernis, Projekte zur Bergung von Meeresabfällen anzuregen. Deshalb sollten die bei der Behandlung von passiv befischten Abfällen anfallenden Kosten nicht von den Hafennutzern und Fischern getragen werden, sondern durch alternative Finanzierungssysteme wie etwa Abfallbewirtschaftungssysteme oder öffentliche Mittel gedeckt werden.
- Die Berichterstatterin sorgt sich um die Lage in **kleinen Häfen**, in denen aufgrund der begrenzten verfügbaren personellen, strukturellen, organisatorischen usw. Ressourcen erhebliche Probleme auftreten könnten. Damit sie keinen übermäßigen Verwaltungsaufwand zu tragen haben, sollten sehr kleine Häfen von der Verpflichtung, einen Abfallbewirtschaftungsplan auszuarbeiten und Abfallabgabebescheinigungen auszustellen, befreit werden.

- Die Berichterstatteerin stellt fest, dass bei im **Kurzstrecken-Seeverkehr** eingesetzten Schiffen ein erheblicher Verwaltungsaufwand anfallen würde, wenn ihrem besonderen Status nicht Rechnung getragen würde. Es sollte in Betracht gezogen werden, für diese besondere Schiffskategorie eine niedrigere Gebühr in Anwendung zu bringen.
- Die Berichterstatteerin begrenzt die **Verpflichtung, Abfälle** vor dem Auslaufen in ein Drittland **in EU-Häfen zu entladen**, auf Fälle, in denen im nächsten Anlaufhafen keine geeigneten Einrichtungen zur Verfügung stehen.
- Da die Kontrolle eines Verbots der Entsorgung auf See mit großen Problemen behaftet ist, schlägt die Berichterstatteerin vor, dass die **Rolle der EMSA bei der Durchsetzung der Richtlinie** im Rahmen der Überarbeitung der Richtlinie durch die Kommission geprüft wird.

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

Die folgende Liste wurde auf rein freiwilliger Basis unter der ausschließlichen Verantwortung der Berichterstatterin erstellt. Die Berichterstatterin erhielt bei der Vorbereitung des Entwurfs eines Berichts Informationen von folgenden Organisationen oder Personen:

<b>Einrichtung oder Person</b>
Hazardous Waste Europe
EUROSHORE
Seas at Risk
European Sea Ports Organisation (ESPO)
Union des Ports de France
Port of Rotterdam
Hanse-Office, Vertretung der Hansestadt Hamburg und Schleswig-Holsteins bei der EU
European Community Shipowners' Associations (ECSA)
Verband Deutscher Reeder (VdR)
Union of Greek Shipowners
Cruise Lines International Association (CLIA)
Association of National Organisations of Fishing Enterprises in the EU (europêche)
Representatives from various Member States governments
Representatives from the European Commission