



Straßburg, den 16.1.2018
COM(2018) 33 final

2018/0012 (COD)

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**

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SWD(2018) 21 final} - {SWD(2018) 22 final}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Das Entladen von Abfällen von Schiffen stellt zunehmend eine Bedrohung für die Meeresumwelt dar, wobei die ökologischen und ökonomischen Auswirkungen mit hohen Kosten verbunden sind. In jüngster Zeit ist das Problem der Abfälle im Meer in den Vordergrund gerückt, da in immer mehr wissenschaftlichen Studien die verheerenden Folgen für die Meeresökosysteme und die Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit nachgewiesen wurde. Die meisten Quellen des Abfalleintrags in die Meere befinden sich zwar an Land, doch spielt auch die Schifffahrt eine wichtige Rolle beim Einbringen von Haushalts- und Betriebsabfällen auf See. Große Besorgnis besteht auch in Bezug auf die Eutrophierungseffekte der Einleitung von Schiffsabwässern, insbesondere von großen Fahrgastschiffen, in bestimmten Meeresgebieten wie beispielsweise der Ostsee, sowie in Bezug auf die Auswirkungen der Einbringung von ölhaltigen Abfällen auf die Tier- und Pflanzenwelt und die Lebensräume im Meer.

Gründe für das rechtswidrige Einbringen von Abfällen ins Meer finden sich sowohl auf den Schiffen selbst, insbesondere schlechte Abfallbewirtschaftungspraktiken an Bord, als auch an Land, wo es in den Häfen an angemessenen Auffangeinrichtungen für Abfälle von Schiffen mangelt.

In der Richtlinie 2000/59/EG¹ 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 um, d. h. diejenigen, die im MARPOL-Übereinkommen² enthalten sind. Während jedoch der Schwerpunkt der Richtlinie auf Tätigkeiten im Hafen liegt, konzentriert sich das MARPOL-Übereinkommen vorwiegend auf Tätigkeiten auf See. Die Richtlinie ist somit mit dem MARPOL-Übereinkommen abgestimmt und ergänzt es, indem sie die rechtlichen, praktischen und finanziellen Zuständigkeiten an der Schnittstelle Land-See regelt. Das MARPOL-Übereinkommen bietet zwar einen umfassenden Rahmen für die Bekämpfung der von Schiffen ausgehenden Meeresverschmutzung durch verschiedene Schadstoffe, stellt jedoch keinen wirksamen Durchsetzungsmechanismus bereit. Daher bedeutet die Aufnahme der wichtigsten Konzepte und Verpflichtungen des MARPOL-Übereinkommens in EU-Recht, dass sie durch die Rechtsordnung der EU wirksam durchgesetzt werden können.

Rund 17 Jahre nach ihrem Inkrafttreten bedarf die Richtlinie einer gründlichen Überarbeitung. Die derzeitige Lage unterscheidet sich wesentlich von jener zum Zeitpunkt der Annahme der ursprünglichen Richtlinie im Jahr 2000. Seither wurde das MARPOL-Übereinkommen durch mehrere Änderungen verstärkt, während Geltungsbereich und Begriffsbestimmungen der Richtlinie nicht mehr mit dem internationalen Rahmen in Einklang stehen. Aufgrund dessen stützen sich die Mitgliedstaaten zunehmend auf das MARPOL-Übereinkommen, was die Um- und Durchsetzung der Richtlinie erschwert. Darüber hinaus legen die Mitgliedstaaten die in der Richtlinie enthaltenen Konzepte unterschiedlich aus, was bei Schiffen, Häfen und Betreibern Verwirrung schafft.

¹ Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2000 über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände (ABl. L 332 vom 28.12.2000, S. 81).

² Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (konsolidierte Fassung).

Mit der Überarbeitung soll der Schutz der Meeresumwelt erhöht werden, indem das Einbringen von Abfällen auf See verringert und die Effizienz des Hafenbetriebs durch eine Verringerung des Verwaltungsaufwands und die Aktualisierung des Rechtsrahmens verbessert wird. Da der Vorschlag unter das Programm zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT) fällt, soll er mit den Grundsätzen der REFIT-Initiative zur Vereinfachung und Präzisierung im Einklang stehen.

Aus Gründen der Klarheit wird mit dem Vorschlag die geltende Richtlinie aufgehoben und durch eine einzige neue Richtlinie ersetzt. Der Vorschlag enthält zudem ergänzende Änderungen der Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle³ sowie der Richtlinie 2010/65/EU⁴.

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Die Verringerung der Meeresverschmutzung ist ein wichtiger Aspekt der seeverkehrsrechtlichen Maßnahmen der EU. Dies wurde in der Mitteilung der Kommission über die Seeverkehrsrechtspolitik der EU bis 2018⁵ bekräftigt, in der ein abfallfreier Seeverkehr gefordert wird. Erreicht werden kann dieses Ziel durch die Einhaltung internationaler Übereinkommen und Normen. Das MARPOL-Übereinkommen – der entsprechende internationale Rahmen – wurde mehrfach geändert, z. B. durch die Aufnahme neuer oder strengerer Normen für das Einbringen von Abfällen durch Schiffe. Dies sollte in der Richtlinie angemessen berücksichtigt werden.

Die Bereitstellung von Auffangeinrichtungen für Abfälle in den Häfen ist im Sinne der Verordnung über Hafendienste⁶ eine Dienstleistung, die ein Hafen für seine Nutzer erbringt. Die vorgeschlagene Richtlinie berücksichtigt die in dieser Verordnung enthaltenen einschlägigen Grundsätze und Bestimmungen, geht jedoch noch über ihre Anforderungen hinaus, indem sie Kostenstrukturen und deren Transparenz vorsieht. Dies dient dem übergeordneten Ziel der vorgeschlagenen Richtlinie, das darin besteht, das Einbringen von Abfällen auf See zu verringern. Zudem gilt die Verordnung über Hafendienste nur für die TEN-V-Häfen, während mit der vorgeschlagenen Richtlinie auf *alle* Häfen, auch kleinere wie beispielsweise Fischerei- und Sportboothäfen, erfasst werden.

Gemäß der Richtlinie 2010/65/EU zählt die Voranmeldung von Abfällen zu den Informationen, die elektronisch über das nationale einzige Fenster zu übermitteln sind. Zu diesem Zweck wurde eine elektronische Abfallbenachrichtigung entwickelt. Die mit dieser Benachrichtigung übermittelten Angaben werden dann über das EU-System für den Austausch von Seeverkehrsinformationen (SafeSeaNet) ausgetauscht und an das Meldungsmodul in der Hafenstaatkontroll-Datenbank, die gemäß der Richtlinie 2009/16/EG zur Erleichterung der Einhaltung, Überwachung und Durchsetzung eingerichtet wurde, weitergeleitet.

³ Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57).

⁴ Richtlinie 2010/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten (ABl. L 283 vom 29.10.2010, S. 1).

⁵ KOM(2009) 8: „Strategische Ziele und Empfehlungen für die Seeverkehrsrechtspolitik der EU bis 2018“.

⁶ Verordnung (EU) 2017/352 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Februar 2017 zur Schaffung eines Rahmens für die Erbringung von Hafendiensten und zur Festlegung von gemeinsamen Bestimmungen für die finanzielle Transparenz der Häfen (ABl. L 57 vom 3.3.2017, S. 1).

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Die geltende Richtlinie und der vorliegende Vorschlag sind in vollem Umfang mit den Grundsätzen des EU-Umweltrechts vereinbar, insbesondere mit i) dem Vorsorgeprinzip, ii) dem Verursacherprinzip und iii) dem Grundsatz, vorbeugende Maßnahmen gegen Umweltbeeinträchtigungen soweit möglich am Ursprung zu ergreifen. Sie tragen ferner zum Erreichen der Ziele der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie⁷ bei, die dem Schutz der Meeresumwelt dient und das Erreichen eines guten Umweltzustands aller Meeresgewässer der EU bis 2020 anstrebt. Die vorgeschlagene Richtlinie dient außerdem der Umsetzung der Abfallrahmenrichtlinie⁸, indem sie in Häfen verbesserte Abfallbewirtschaftungsverfahren vorsieht, die mit dem Verursacherprinzip und der Abfallhierarchie der EU im Einklang stehen. Schließlich steht die vorgeschlagene Richtlinie in Einklang mit der Richtlinie über den Schwefelgehalt⁹, die durch die Senkung des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen einen Beitrag zur Nachhaltigkeit des Seeverkehrs leistet. Die Anwendung der in der Richtlinie über den Schwefelgehalt vorgeschriebenen Regelung darf jedoch nicht dazu führen, dass – als Nebeneffekt der angewandten Technologien zur Emissionsminderung, z. B. von Abgasreinigungssystemen – eine Verlagerung von Emissionen in die Luft hin zur Einbringung von Abfällen ins Meer oder in andere Gewässer, beispielsweise Häfen und Ästuare, stattfindet.

Die vorgeschlagene Richtlinie wird zudem dazu beitragen, das Ziel der Strategie der Kommission für die Kreislaufwirtschaft¹⁰, die an Stränden gefundenen Abfälle aus dem Meer sowie auf See verloren gegangenes Fanggerät bis 2020 um 30 % zu verringern. In der Strategie für die Kreislaufwirtschaft wird auch anerkannt, dass die Überarbeitung der alten Richtlinie über Hafenauffangeinrichtungen einen direkten und wesentlichen Beitrag zur Verringerung der von Schiffen stammenden Abfälle im Meer leisten kann. In der Strategie der Kommission zu Kunststoff¹¹ werden zusätzliche Maßnahmen zur Verringerung von verloren gegangenem oder zurückgelassenem Fanggerät geprüft, beispielsweise die erweiterte Herstellerverantwortung und Pfandsysteme für häufig weggeworfenes Fanggerät, sowie ein verstärkter Austausch von Informationen über solche Regelungen.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISSMÄSSIGKEIT

- **Rechtsgrundlage**

Da der Vorschlag die geltende Richtlinie ersetzt, ist die Rechtsgrundlage nach wie vor der Artikel 100 Absatz 2 AEUV (ex-Artikel 80 Absatz 2 EGV), der die Annahme gemeinsamer Vorschriften für die Seeschifffahrt umfasst. Obwohl die Richtlinie dem Schutz der Meeresumwelt vor der Einbringung von Abfällen auf See dient, ist es ihr übergeordnetes politisches Ziel, den Seeverkehr zu erleichtern und zur Verwirklichung des Verkehrsbinnenmarktes beizutragen.

⁷ Richtlinie 2008/56/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Meeresumwelt (ABl. L 164 vom 25.6.2008, S. 19).

⁸ Richtlinie 2008/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über Abfälle und zur Aufhebung bestimmter Richtlinien (ABl. L 312 vom 22.11.2008, S. 3).

⁹ Richtlinie 2005/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Juli 2005 hinsichtlich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen (ABl. L 191 vom 22.7.2005, S. 59).

¹⁰ COM(2015) 614 final: „Den Kreislauf schließen – Ein Aktionsplan der EU für die Kreislaufwirtschaft“.

¹¹ Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen (SWD(2018) 16).

- **Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)**

Die Schifffahrt ist eine internationale Branche, deren Tätigkeiten in internationalen Gewässern und Häfen weltweit durchgeführt werden. Die Branche benötigt daher internationale Regeln, die betreffend die Meeresverschmutzung durch Schiffe im MARPOL-Übereinkommen niedergelegt sind. Die Hauptprobleme der internationalen Regelung sind jedoch nicht auf unzureichende Normen zurückzuführen, sondern vielmehr auf die Tatsache, dass sie nicht ordnungsgemäß angewandt und durchgesetzt werden. Das Bestreben, die Anwendung der international vereinbarten Regeln zu harmonisieren und erforderlichenfalls durch spezifische Anforderungen der EU zu ergänzen, bildet einen der Grundpfeiler der EU-Meerespolitik. Dies ist auch an der Rechtsgrundlage der Richtlinie ersichtlich: Artikel 100 Absatz 2 AEUV umfasst die Annahme gemeinsamer Vorschriften für die Seeschifffahrt. Da mit der Richtlinie das MARPOL-Übereinkommen in EU-Recht umgesetzt wird, verfolgt sie das gleiche Ziel wie das Übereinkommen, d. h. den Schutz der Meeresumwelt vor der Verschmutzung durch Schiffe. Das Problem der Meeresverschmutzung tritt in allen EU-Gewässern auf und seine wirksame Bekämpfung erfordert daher ein gemeinsames EU-Konzept. Diese Probleme können nicht durch Maßnahmen einzelner Mitgliedstaaten gelöst werden.

Um zu vermeiden, dass in den Häfen eine Vielzahl unterschiedlicher Strategien für die Entladung der Abfälle von Schiffen verfolgt wird, und um gleiche Wettbewerbsbedingungen für Häfen und Hafennutzer zu gewährleisten, ist eine weitere Harmonisierung auf EU-Ebene erforderlich. Durch eine vereinfachte und damit stärker harmonisierte Umsetzung der einzelnen Verpflichtungen auf EU-Ebene werden die Wettbewerbsfähigkeit und die wirtschaftliche Effizienz der Schifffahrtsbranche gesteigert und gleichzeitig gewährleistet, dass Häfen die grundlegenden Voraussetzungen bieten. Damit dürften nachteilige Auswirkungen verhindert werden, beispielsweise das „Shopping“ in Bezug auf Hafenauffangeinrichtungen, wobei Schiffe ihren Abfall an Bord behalten, bis sie ihn in dem Hafen entladen können, in dem dies am kostengünstigsten ist. Eine weitere Harmonisierung der Ausnahmeregelungen für Schiffe im Liniendienst, die regelmäßig einen Hafen anlaufen, würde auch dazu beitragen, Ineffizienz auf Schiffen und in Häfen abzubauen.

Gleichzeitig behalten die Mitgliedstaaten einen Ermessensspielraum hinsichtlich der Anwendung gemeinsamer Regeln und Grundsätze auf lokaler Ebene/Hafenebene. Im Rahmen der neuen Richtlinie können sie weiterhin über Konzeption und Funktionsweise der Kostendeckungssysteme, die Höhe der Gebühren und die Erstellung der Abfallbewirtschaftungspläne für die Häfen in ihrem Hoheitsgebiet entscheiden. Die Behörden der Mitgliedstaaten sind am besten in der Lage zu entscheiden, wie detailliert die Abfallbewirtschaftungspläne ausgestaltet sein und welche Reichweite sie haben sollen, wobei die Größe und die geografische Lage der Häfen und die Bedürfnisse der sie anlaufenden Schiffe zu berücksichtigen ist.

- **Verhältnismäßigkeit**

Mit dem Vorschlag wird ein zweifaches Ziel verfolgt: i) die Verbesserung des Schutzes der Meeresumwelt vor der Einbringung von Abfällen von Schiffen und ii) die Gewährleistung der Effizienz des Seeverkehrs in Häfen. Wie die Folgenabschätzung ergeben hat, werden weiterhin Abfälle auf See eingebracht, wobei insbesondere das Einbringen von Müll verheerende Folgen für die Meeresökosysteme hat. Gleichzeitig bringt die gegenwärtige Regelung unnötigen Verwaltungsaufwand für die Häfen und die Hafennutzer mit sich, vor allem aufgrund von Widersprüchen zwischen den sich aus der Richtlinie und dem internationalen Rahmen (d. h. dem MARPOL-Übereinkommen) ergebenden Verpflichtungen.

Die Folgenabschätzung hat gezeigt, dass die bevorzugte Option in Bezug auf die Bewältigung der Probleme verhältnismäßig ist; dies steht im Einklang mit den Stellungnahmen des Ausschusses für Regulierungskontrolle im Bericht über die Folgenabschätzung.

Der Vorschlag zielt auf eine Lösung dieser Probleme durch eine weitere Angleichung an das MARPOL-Übereinkommen ab, insbesondere in Bezug auf Geltungsbereich, Begriffsbestimmungen und Formulare. Die vorgeschlagene Richtlinie soll ferner für verstärkte Kohärenz mit anderen EU-Rechtsakten sorgen, indem die Überprüfungen vollständig in die Hafenstaatkontrolle einbezogen werden und hinsichtlich der Überwachungs- und Meldepflichten eine Angleichung an die Richtlinie 2002/59/EG erfolgt. Der neue Ansatz stützt sich im Wesentlichen auf ein System der elektronischen Meldung und des Informationsaustauschs auf der Grundlage bestehender elektronischer Systeme, sowie auf den Grundsatz, dass die Angaben nur einmal gemeldet werden sollten. Dadurch dürften Überwachung und Durchsetzung erleichtert und gleichzeitig der damit verbundene Verwaltungsaufwand auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Das spezifische Problem der Abfälle im Meer erfordert zusätzliche Maßnahmen, die zu einer weiteren Verringerung der Einbringung von Müll durch Schiffe beitragen dürften. Erreicht werden soll dies durch eine Kombination von Anreizen und Durchsetzungsmaßnahmen. Da auch der Fischerei- und der Freizeitsektor erheblich zum Problem der Abfälle im Meer beitragen, wurden diese systematischer in das System integriert, insbesondere in Bezug auf die Anreize für die Entladung von Abfällen an Land. Da die Melde- und Überprüfungspflichten jedoch eine unverhältnismäßige Belastung für kleinere Wasserfahrzeuge und Häfen darstellen würden, findet ein differenziertes Konzept auf der Grundlage von Länge und Bruttoreaumzahl des Schiffs Anwendung. Dieses Konzept setzt sich wie folgt zusammen:

- Nur Wasserfahrzeuge mit einer Länge von mindestens 45 Metern müssen in Einklang mit der Richtlinie 2002/59/EG die in der Voranmeldung von Abfällen und der Abfallabgabebescheinigung enthaltenen Angaben melden.
- Das Ziel der Überprüfung von 20 % der Fischereifahrzeuge und Sportboote gilt nur für Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl über 100, im Einklang mit den Anforderungen der IMO für einen an Bord mitzuführenden Abfallbewirtschaftungsplan.
- Handelsschiffe werden im Rahmen der Hafenstaatkontrolle anhand eines risikobasierten Ansatzes überprüft, wodurch das System effizienter und wirksamer werden dürfte.

Obwohl die Richtlinie die weitere Harmonisierung der wichtigsten Konzepte der Hafenauffangeinrichtungen zum Ziel hat, um einen gemeinsamen EU-Ansatz auf der Grundlage der einschlägigen internationalen Normen zu gewährleisten, lässt sie den Mitgliedstaaten einen Ermessensspielraum bei der Entscheidung über die praktischen Maßnahmen auf Hafenebene, die auf lokalen Erwägungen, der Verwaltungsorganisation und der Eigentumsstruktur des Hafens basieren soll. Die Geeignetheit von Auffangeinrichtungen bemisst sich an der Größe, der geografischen Lage und der Art der den Hafen anlaufenden Schiffe, wodurch wiederum Detailliertheitsgrad und Umfang des Abfallbewirtschaftungsplans des Hafens bestimmt werden. Diese Pläne können auch in einem geografischen Kontext erstellt werden und damit den Interessen der Häfen und des Verkehrs in der Region dienen.

Zwar müssen die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass die Kostendeckungssysteme den in der Richtlinie festgelegten Grundsätzen folgen, insbesondere in Bezug auf indirekte Gebühren und den Transparenzgrad, doch werden sie weiterhin frei die Gebührensysteme gestalten und

– unter Berücksichtigung der Art der die Häfen anlaufenden Schiffe – über die genaue Höhe der Gebühren entscheiden können. Dieser Ermessensspielraum wird in Bezug auf Müll – die wichtigste Komponente der Abfälle im Meer – stärker begrenzt sein; die durch Müll verursachten Kosten werden durch die indirekte Gebühr vollständig gedeckt. Angesichts der besonders negativen Auswirkungen von Kunststoff und sonstigen Bestandteilen des Schiffsmülls auf die Meeresumwelt sind finanzielle Anreize erforderlich, um sicherzustellen, dass der Müll bei jedem Anlaufen eines Hafens entladen wird, statt auf See eingebracht zu werden.

- **Wahl des Instruments**

Im Interesse einer klaren und kohärenten Rechtsetzung ist die am besten geeignete rechtliche Lösung ein Vorschlag für eine einzige neue Richtlinie. Die alternative Option, eine Reihe von Änderungen der geltenden Richtlinie vorzuschlagen, wurde verworfen, da eine große Zahl von Änderungen erforderlich gewesen wäre. Die Option einer neuen Verordnung wurde ebenfalls verworfen, da dies den Mitgliedstaaten bei der Entscheidung über die bestmögliche Umsetzung der Maßnahmen in ihren Häfen, die sich in Bezug auf Größe, Standort, Eigentumsverhältnisse und Verwaltungsorganisation stark unterscheiden, nicht genügend Flexibilität einräumen würde.

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Die Ex-post-Bewertung hat gezeigt, dass die Richtlinie in Bezug auf die Verwirklichung des Ziels der Verringerung der Einbringung von Abfällen ins Meer einen Beitrag geleistet hat und einen eindeutigen EU-Mehrwert hatte. Während jedoch die an Land entladenen Abfallmengen zugenommen haben, sind die Tendenzen für die einzelnen Abfallkategorien unterschiedlich. Darüber hinaus wird weiterhin eine beträchtliche Menge von Abfällen auf See eingebracht. Dies ist in erster Linie auf die unterschiedliche Auslegung und Durchsetzung der in der Richtlinie in ihrer derzeitigen Fassung enthaltenen Verpflichtungen zurückzuführen, was z. B. die Bereitstellung geeigneter Hafenauffangeinrichtungen, die Gestaltung und Verwendung der Kostendeckungssysteme und die Durchsetzung der verbindlichen Entladungspflicht anbetrifft.

Das Konzept der Geeignetheit von Hafenauffangeinrichtungen war in der alten Richtlinie nicht klar definiert, was zu Verwirrung unter Hafennutzern und Betreibern führte. Zudem haben die mangelnde Konsultation der Hafennutzer sowie mangelnde Übereinstimmung mit den EU-Rechtsvorschriften für an Land anfallende Abfälle dazu geführt, dass entsprechende Einrichtungen in den Häfen nicht immer verfügbar sind. So beklagten Interessenträger im Rahmen der Konsultation beispielsweise, dass in den Häfen die Abfälle, die zuvor an Bord im Einklang mit internationalen Standards getrennt worden waren, nicht immer gesondert gesammelt werden. Darüber hinaus bestand Verwirrung hinsichtlich des Geltungsbereichs der verbindlichen Entladungspflicht in Anbetracht der Normen des MARPOL-Übereinkommens, einschließlich der Begriffsbestimmung der ausreichenden Lagerkapazität an Bord, der wichtigsten Ausnahme, die einem Schiff das Auslaufen ohne Entladung seiner Abfälle gestattet.

Ebenfalls unklar waren der Rechts- und Verwaltungsrahmen für die Überprüfungen der Hafenauffangeinrichtungen sowie die Grundlage und die Ordnungsmäßigkeit dieser Überprüfungen. Schließlich wurden Ausnahmen für Schiffe im Liniendienst aus unterschiedlichen Gründen und unter verschiedenen Bedingungen gewährt, wodurch

unnötiger Verwaltungsaufwand entstand. Aufgrund dieser Probleme war die Regelung weniger wirksam im Hinblick auf das Erreichen ihres Hauptziels, d. h. der Verringerung des Einbringens von Abfällen auf See.

Weitere in der Ex-post-Bewertung behandelte Fragen:

- Die Richtlinie steht nicht uneingeschränkt im Einklang mit den einschlägigen EU-Strategien, beispielsweise den EU-Abfallvorschriften und deren wesentlichen Grundsätzen, die in den Häfen nicht vollständig umgesetzt wurden.
- Erhebliche Änderungen des internationalen Rechtsrahmens (MARPOL-Übereinkommen) wurden nicht in die Richtlinie übernommen.
- Die mangelhafte systematische Erfassung der in Häfen entladenen Abfälle und der unzureichende Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten haben eine wirksame Überwachung und Durchsetzung der Richtlinie behindert und bei den Daten zu den Abfallströmen in EU-Häfen zu erheblichen Lücken geführt.

- **Konsultation der Interessenträger**

Regelmäßige Konsultationen mit einem breiten Spektrum von Interessenträgern fanden in der Untergruppe für Hafenauffangeinrichtungen statt, die im Rahmen des „Europäischen Forums für einen nachhaltigen Schiffsverkehr“ eingerichtet wurde, um die Überarbeitung der Richtlinie zu unterstützen. Die Untergruppe, der die wichtigsten Interessenträger angehören, d. h. nationale Behörden der Mitgliedstaaten, Häfen, Reeder, Betreiber von Hafenauffangeinrichtungen und im Umweltschutz tätige Nichtregierungsorganisationen, verfügt über ein hohes Maß an Fachwissen über Hafenauffangeinrichtungen für die Bewirtschaftung der Abfälle von Schiffen. Im Laufe mehrerer Sitzungen prüfte und erörterte die Untergruppe die vorgeschlagenen Maßnahmen und Optionen für die Überarbeitung, und ihre Vorschläge wurden ordnungsgemäß geprüft und bei der Ausarbeitung des Vorschlags berücksichtigt. Eine Zusammenfassung der Ergebnisse der Beratungen der Untergruppe ist in den Anhängen zur Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen¹² beigefügt.

Die Interessenträger befürworten im Allgemeinen eine Überarbeitung, die eine weitere Angleichung an das MARPOL-Übereinkommen, insbesondere im Hinblick auf den Geltungsbereich der Anforderung der obligatorischen Entladung zum Ziel hat, und spezifische Maßnahmen zur Lösung des Problems von Abfällen im Meer vorsieht. Die Untergruppe hat mehrfach betont, dass eine ordnungsgemäße Umsetzung der EU-Abfallgrundsätze im Zusammenhang mit der Regelung für Hafenauffangeinrichtungen sowie eine weitere Harmonisierung der Ausnahmeregelung und der Kostendeckungssysteme notwendig sind, ohne jedoch einen Pauschalansatz für alle europäischen Häfen vorzuschreiben. Darüber hinaus erörterte die Untergruppe Möglichkeiten zur Verbesserung der Überwachung und Durchsetzung sowie die Frage, wie das Verfahren durch elektronische Meldung und Datenaustausch erleichtert werden könnte.

Im Rahmen der Folgenabschätzung wurde eine öffentliche Konsultation durchgeführt, an der sich eine Vielzahl von Interessenträgern beteiligte. Anschließend fand eine gezielte Konsultation aller Interessenträger in Häfen statt. Diese Konsultationen ergaben, dass fehlende Anreize und Durchsetzung zu den wichtigsten Ursachen für die allgemeinen Probleme im Zusammenhang mit der Einbringung von Abfällen auf See zählen. Ferner wurde in beiden Konsultationen darauf hingewiesen, dass Unstimmigkeiten in Bezug auf

¹² Anhang 2, Seite 7, Synopsis Report of stakeholder consultation.

Begriffsbestimmungen und Formulare sowie unterschiedliche Ausnahmeregelungen die Grundlage für den unnötigen Verwaltungsaufwand bilden.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Dieser Vorschlag stützt sich auf die im Rahmen der Bewertung und der Folgenabschätzung eingeholten und analysierten Informationen, wofür externe Studien durchgeführt wurden. Außerdem leistete die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) technische Unterstützung und lieferte spezifische Daten.

In der Ex-post-Bewertungsstudie aus dem Jahr 2015 wurden von 40 großen Handelshäfen übermittelte Daten bewertet. Auf dieser Grundlage wurde eine Zeitreihe zur Entladung von Abfällen für den Zeitraum 2004-2013 erstellt. Ein Teil der Daten stammte aus früheren Studien, die die EMSA zur Umsetzung der Richtlinie durchgeführt hatte, und wurde durch Ergebnisse einer Befragung der Interessenträger ergänzt.

Die 2016 durchgeführte unterstützende Studie zur **Folgenabschätzung** für die Überarbeitung der Richtlinie sollte ergänzende Daten zu den in Häfen entladenen Abfallmengen liefern, die in früheren Studien (Ramboll 2012 und Panteia 2015) für den Zeitraum 2013-2015 ermittelt worden waren. Aktualisierte Daten zur Entladung von Abfällen für diesen Zeitraum wurden von 29 der 40 zuvor bewerteten Häfen übermittelt. Außerdem wurde in der unterstützenden Studie zur Folgenabschätzung ein Modell zur Berechnung der Abfallücke, das sogenannte MARWAS-Modell, herangezogen, das Folgendes misst: i) die Differenz zwischen den Abfällen, die voraussichtlich in den Häfen entladen werden und für die Daten zur Entladung eingegangen sind, basierend auf den diese Häfen während des genannten Zeitraums anlaufenden Schiffen und ii) den absoluten Mengen, die in diesen Häfen während dieses Zeitraums entladen wurden. Die von der EMSA für die 29 überprüften Häfen bereitgestellten Daten über die Schiffsbewegungen flossen in das Modell ein. In der unterstützenden Studie wurde ferner eine Methodik zur Bewertung der Umweltgefährdung der einzelnen regionalen Meeresgebiete in Bezug auf die verschiedenen Kategorien von Abfällen von Schiffen entwickelt. Die Methodik wird im entsprechenden Anhang der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen, die diesem Vorschlag beigelegt ist, ausführlich erläutert¹³.

Die vorstehend genannte Untergruppe für Hafenauffangeinrichtungen leistete während des gesamten Verfahrens fortlaufend Unterstützung.

- **Folgenabschätzung**

In der Folgenabschätzung wurden die verschiedenen Optionen für die Überarbeitung der Richtlinie geprüft und dabei folgende Konzepte als Richtschnur zugrunde gelegt:

- (1) Der Umfang der Überarbeitung, der Umfang der legislativen Änderungen und die Aufstellung von Leitlinien für unverbindliche Regelungen;
- (2) der Geltungsbereich der Anforderung der obligatorischen Entladung von Abfällen; die Entscheidung zwischen der Angleichung an die Normen des MARPOL-Übereinkommens für das Einbringen von Abfällen und dem Ziel, durch vollständige Entladung in den Häfen ein Null-Abfälle-System zu erreichen. Dies wirkt sich auch auf andere Aspekte wie die Anwendung der Kostendeckungssysteme und die Durchsetzung aus;

¹³ Anhang 4, Seite 23, Analytical models used in preparing the Impact Assessment.

- (3) das Potenzial für die Bewältigung des speziellen Problems der von Schiffen stammenden Abfälle im Meer (überwiegend Schiffsmüll);
- (4) das Potenzial für die Verringerung des Verwaltungsaufwands und die Vereinfachung der Regelung in Einklang mit den REFIT-Zielen des Vorschlags.

Diese Konzepte spiegeln sich in den nachstehend beschriebenen Optionen wider.

OPTION 1: Basisszenario. Bei dieser Option ist keine Änderung der Richtlinie geplant. Vielmehr würden nicht verbindliche Regelungen ausgearbeitet und das nach Artikel 12 Absatz 3 der Richtlinie in ihrer derzeitigen Fassung eingerichtete elektronische Meldungs- und Überwachungssystem weiter ausgebaut, das sich auf die elektronische Meldung an SafeSeaNet und THETIS (Hafenstaatkontroll-Datenbank) stützt.

OPTION 2: Minimale Überarbeitung. Bei dieser Option sind ausgehend vom Basisszenario gezielte Initiativen und präzise rechtliche Anpassungen in Bezug auf das MARPOL-Übereinkommen sowie die einschlägigen Rechtsvorschriften der Union vorgesehen. Vor allem würde der Geltungsbereich an das MARPOL-Übereinkommen angeglichen, indem Abfälle nach Anhang VI des Übereinkommens einbezogen und die Bezugnahmen auf das Umweltrecht der Union aktualisiert würden.

OPTION 3: Angleichung an das MARPOL-Übereinkommen. Ziel dieser Option ist eine weitere Annäherung an das MARPOL-Übereinkommen, insbesondere bei der Festlegung des Geltungsbereichs der obligatorischen Entladung im Einklang mit den einschlägigen Normen des MARPOL-Übereinkommens, um gegen das illegale Einbringen von Abfällen auf See vorzugehen. Im Rahmen dieser Option werden auch die Überprüfungen der Hafenauffangeinrichtungen in die Hafenstaatkontrolle einbezogen, und sie umfasst die gesamte Bandbreite von Maßnahmen zur Verbesserung der Geeignetheit der Hafenauffangeinrichtungen sowie wirtschaftliche Anreize für Schiffe, ihre Abfälle dort zu entladen.

OPTION 4: Eine über das MARPOL-Übereinkommen hinausgehende EU-Regelung für Hafenauffangeinrichtungen. Diese Option zielt auf die Stärkung der gemäß der Richtlinie derzeit geltenden Regelung ab und geht über das MARPOL-Übereinkommen hinaus. Die obligatorische Entladung würde für alle Abfälle von Schiffen gelten, einschließlich Abfällen, die gemäß dem MARPOL-Übereinkommen auf See eingebracht werden können. Diese Option schließt auch das gesamte Spektrum von Maßnahmen zur Verbesserung der Geeignetheit der Hafenauffangeinrichtungen und das Setzen der richtigen Anreize für die Entladung ein.

OPTIONEN 3B und 4B: Varianten der vorstehend genannten Optionen 3 und 4 für Abfälle im Meer. Diese Varianten betreffen speziell das Problem der von Schiffen stammenden Abfälle im Meer (vor allem das Einbringen von Müll). Sie enthalten sowohl Anreize als auch Durchsetzungsmaßnahmen sowie den Vorschlag, Fischereifahrzeuge und Sportboote in vollem Umfang in den Geltungsbereich der Richtlinie aufzunehmen, wenn auch mit einer nach der Bruttoreaumzahl differenzierten Vorgehensweise bei der Durchsetzung.

Aus der Folgenabschätzung hat sich ergeben, dass Option 3B die bevorzugte Option ist, da sie das Ziel, die Einbringung von Abfällen ins Meer und insbesondere das Einbringen von Müll (Abfälle im Meer) zu verringern, mit der angestrebten Verringerung des

Verwaltungsaufwands durch eine weitere Angleichung an das MARPOL-Übereinkommen verbindet.

Von der bevorzugten Option wird Folgendes erwartet:

- Positive Umweltauswirkungen, da sie zu einer beträchtlichen Verringerung des illegalen Einbringens von ölhaltigen Abfällen, Abwasser, Müll und Abfällen aus Gaswäschern führen dürfte;
- ein wichtiger Beitrag zur Kreislaufwirtschaft durch besondere Maßnahmen zur Verringerung von Abfällen im Meer, einschließlich Abfällen aus dem Fischereisektor und der Freizeitbranche, sowie eine verbesserte Abfallbewirtschaftung in Häfen;
- Verringerung der Durchsetzungskosten und deutliche Senkung der Verwaltungskosten;
- Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze, vor allem in der Abfallbewirtschaftung und der Tourismusbranche in Küstengebieten;
- Steigerung des Umweltbewusstseins mit Bezug auf das Problem der Abfälle im Meer, sowohl an Land als auch an Bord.

Durch die bevorzugte Option dürften **zusätzliche Kosten für die Einhaltung der Vorschriften und den Betrieb entstehen**, insbesondere durch Investitionen in die Abfallsammlung in Häfen, die Angleichung der Kostendeckungssysteme und den Aufbau neuer Kapazitäten für die Aufnahme und Behandlung neuer Abfallströme. Diese Kosten dürften jedoch begrenzt sein. Die Höhe dieser Kosten wird in der Folgenabschätzung in der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen erläutert, die dem Vorschlag beigefügt ist¹⁴. Allerdings lassen sich die Einhaltungskosten mangels Daten insgesamt nicht genau quantifizieren.

Die Folgenabschätzung wurde dem Ausschuss für Regulierungskontrolle im Mai 2017 zur Genehmigung übermittelt. Der Ausschuss gab eine befürwortende Stellungnahme mit Vorbehalten ab¹⁵. In seiner Stellungnahme hat der Ausschuss Bedenken hinsichtlich des Mehrwerts der Richtlinie im Vergleich zum MARPOL-Übereinkommen geäußert und um nähere Erläuterung der Beziehung zwischen den beiden Regelungen sowie dazu ersucht, inwieweit die vorgeschlagenen Optionen mit dem Übereinkommen im Einklang stehen bzw. darüber hinausgehen. In diesem Zusammenhang stellte der Ausschuss auch einige Fragen zur Verhältnismäßigkeit der bevorzugten Option, vor allem im Hinblick darauf, dass sie genauere Anforderungen für kleinere Schiffe enthält und noch eine gewisse Unsicherheit hinsichtlich der mit dieser Option genau verbundenen Kosten für die Einhaltung und Investitionskosten besteht. Auf diese Bemerkungen wurde wie folgt eingegangen:

- Zusätzliche Erläuterungen wurden aufgenommen, um darzulegen, wie mit der Richtlinie die einschlägigen Verpflichtungen aus dem MARPOL-Übereinkommen durch einen hafenbasierten Ansatz umgesetzt werden sollen. Dabei geht es nicht nur um die Durchsetzung dieser Anforderungen durch EU-Rechtsvorschriften, sondern es wird hinsichtlich ihrer Umsetzung in den Mitgliedstaaten ein Mehrwert

¹⁴ Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen – Impact Assessment, S. 60 (compliance costs) und S. 73 (conclusion).

¹⁵ Stellungnahme zur Folgenabschätzung/Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände, 23. Juni 2017, <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/...>.

geschaffen, insbesondere durch zusätzliche Elemente wie die Abfallbewirtschaftungspläne, Kostendeckungssysteme in Häfen und die Regelung von Ausnahmen für Schiffe im Liniendienst. Eine Tabelle mit einem Vergleich zwischen den beiden Instrumenten sowie eine Übersicht über die wichtigsten Änderungen des MARPOL-Übereinkommens in den letzten 15 Jahren wurden beigefügt.

- Eine weitere Tabelle enthält einen Vergleich zwischen den verschiedenen Maßnahmenoptionen und dem MARPOL-Übereinkommen. Außerdem wurde erläutert, dass es sich bei der bevorzugten Option, die auf der Angleichung an das MARPOL-Übereinkommen beruht, nicht um eine vollständige Angleichung handelt, da dies – wie die in der Ex-post-Bewertung der Rechtssetzung (REFIT) vorgenommene Bewertung der Richtlinie dargelegt – einen Verzicht auf grundlegende Verpflichtungen, die sich als sehr wichtig und sinnvoll erwiesen haben, bedeuten würde. Es wurden auch zusätzliche Erläuterungen aufgenommen, um die Verhältnismäßigkeit der einzelnen Optionen zu belegen, und mehr Informationen wurden dazu bereitgestellt, wie durch die bevorzugten Optionen die Rolle der kleineren Schiffe, d. h. der Fischereifahrzeuge und Sportboote, neu bestimmt werden soll, wobei ein differenziertes Konzept für die Durchsetzung auf der Grundlage von Bruttoreaumzahl und Länge über alles zur Anwendung gelangt.
- Schließlich wurden zusätzliche Anstrengungen unternommen, um aus den Häfen quantitative Daten zu einigen der wichtigsten in der bevorzugten Option enthaltenen Verpflichtungen zu erlangen. Da es sich jedoch um wirtschaftlich sensible Daten handelt, gingen nur wenige Rückmeldungen ein, und die Beschreibung der Kosten für die Einhaltung der Vorschriften und der Investitionskosten ist nach wie vor überwiegend qualitativ.

- **Territoriale Folgenabschätzung**

Die vorgeschlagene Überarbeitung hat angesichts der verschiedenen Meeresbecken in der EU und der lokalen Besonderheiten der Häfen eine wichtige regionale Dimension. Aus diesem Grund wurde eine territoriale Folgenabschätzung vorgenommen. In der Folgenabschätzung wurde auf die besonderen Herausforderungen hingewiesen, mit denen Häfen auf kleinen Inseln und in abgelegenen Gebieten bei der Umsetzung der Regelung für Hafenauffangeinrichtungen konfrontiert sein können. Sie gelangte allerdings auch zu dem Schluss, dass die neue Richtlinie Vorteile für diese Regionen, insbesondere in Bezug auf die Entwicklung von Tourismus, Beschäftigung und Entscheidungsstrukturen, mit sich bringen könnte. Trotz der regionalen Unterschiede ergab die territoriale Folgenabschätzung, dass eine Harmonisierung der wichtigsten Aspekte der Richtlinie dringend geboten ist. Die Ergebnisse der territorialen Folgenabschätzung wurden in einem Bericht zusammengefasst, der der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zum Vorschlag beigefügt ist.

- **Effizienz der Rechtssetzung und Vereinfachung**

Da es sich bei dem Vorschlag um eine REFIT-Initiative handelt, zielt sie darauf ab, den Rechtsrahmen zu vereinfachen und den Verwaltungsaufwand verringern.

Durch eine stärkere Angleichung der Begriffsbestimmungen an das MARPOL-Übereinkommen können die von der IMO entwickelten Formulare für die Voranmeldung von Abfällen und die Abfallabgabebescheinigung vollständig in die Richtlinie übernommen werden. Auf diese Weise kann so weit wie möglich vermieden werden, dass mehrere

Formulare und Systeme nebeneinander existieren. Außerdem wird vorgeschlagen, die Überprüfungen der Hafenauffangeinrichtungen in die Hafenstaatkontrolle einzugliedern und das Informations- und Überwachungssystem zu nutzen, das auf der Grundlage der geltenden Richtlinie (Artikel 12 Absatz 3) entwickelt wurde und sich auf die elektronische Meldung im SafeSeaNet und in THETIS stützt, um Überwachung und Durchsetzung zu erleichtern. Dank dieser Maßnahmen werden die Verwaltungskosten voraussichtlich um 7,1 Mio. EUR verringert, da sie zu wirksameren Überprüfungen führen dürften. Durch die vorgeschlagenen Änderungen werden voraussichtlich auch die Geschäftsmöglichkeiten für die Betreiber von Abfallentsorgungsanlagen in Häfen sowie im Freizeit- und Tourismussektor erweitert (bei denen es sich größtenteils um KMU handelt), da davon auszugehen ist, dass mehr Abfälle in Häfen entladen werden, was zu einer saubereren Meeresumwelt führen und sich positiv auf den lokalen und regionalen Tourismus auswirken dürfte.

Der Vorschlag für eine neue Richtlinie belässt den Mitgliedstaaten weiterhin einen erheblichen Ermessensspielraum, um i) die Auffangeinrichtungen in den Häfen entsprechend den Abfallbewirtschaftungsplänen auszugestalten und ii) geeignete Gebührensysteme unter Berücksichtigung der Größe und geografischen Lage der Häfen sowie der Art der die Häfen anlaufenden Schiffe zu konzipieren.

Die vorgeschlagene Überarbeitung hat die Weiterentwicklung und den Betrieb des Informations-, Überwachungs- und Durchsetzungssystems zum Ziel, das bereits im Rahmen der derzeitigen Richtlinie eingerichtet wurde, um Überwachung und Durchsetzung der Richtlinie zu erleichtern. Das System wird auf dem gemäß der Richtlinie 2002/59/EG geschaffenen System der Union für den Seeverkehrsinformationsaustausch und der gemäß der Richtlinie 2009/16/EG eingerichteten Überprüfungsdatenbank beruhen. Die Daten werden elektronisch unter Verwendung der „nationalen einzigen Fenster“ im Einklang mit der Richtlinie 2010/65/EU gemeldet und zwischen den Mitgliedstaaten für Überwachungs- und Durchsetzungszwecke ausgetauscht. Mit dem Vorschlag werden außerdem die elektronischen Formate für die Abfallabgabebescheinigung, die Voranmeldung von Abfällen und die Ausnahmen für Schiffe im Liniendienst weiter standardisiert.

- **Grundrechte**

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Schutz der Grundrechte.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Unionshaushalt.

5. WEITERE ANGABEN

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Zu dem Vorschlag gehört auch ein Umsetzungsplan, in dem die zur Umsetzung notwendigen Maßnahmen aufgeführt sind und die in dieser Hinsicht wichtigsten technischen, rechtlichen und zeitlichen Herausforderungen aufgezeigt werden.

Es wurden angemessene Monitoring- und Berichterstattungsmodalitäten ermittelt. Der EMSA kommt in diesem Prozess eine wichtige Rolle zu, da die Agentur für die Entwicklung und den Betrieb elektronischer Datensysteme für den Seeverkehr zuständig ist.

Bereits in der geltenden Richtlinie wird die Einführung eines gemeinsamen Melde- und Kontrollsystems gefordert, durch das i) Schiffe ermittelt werden, die ihre Abfälle nicht entladen, und ii) festgestellt wird, ob die Ziele der Richtlinie erreicht worden sind. In den vergangenen Jahren wurde dieses System auf der Grundlage bestehender Datenbanken entwickelt. Vor allem das SafeSeaNet hat die elektronische Meldung und den Austausch der Informationen aus der Voranmeldung von Abfällen ermöglicht, außerdem wurde in der Überprüfungsdatenbank (THETIS) ein gesondertes EU-Modul für die Meldung der Ergebnisse von Überprüfungen der Hafenauffangeinrichtungen entwickelt. Darüber hinaus wurden Maßnahmen ergriffen, um zu gewährleisten, dass die in SafeSeaNet gespeicherten Informationen systematisch an THETIS-EU übermittelt werden, sodass die Entladungspflicht überwacht und durchgesetzt werden kann. Mit der vorgeschlagenen Richtlinie werden die Systeme weiter verbessert und dürften auch die grundlegenden Informationen über die Verfügbarkeit von Auffangeinrichtungen in den EU-Häfen enthalten. Diese Informationen werden auch an GISIS, das Globale Integrierte Schifffahrtssystem der IMO übermittelt, um sicherzustellen, dass die Mitgliedstaaten durch die Meldung im Rahmen der Richtlinie gleichzeitig auch ihren internationalen Berichtspflichten nachkommen.

Darüber hinaus wird die EMSA einen Beitrag zur Überwachung der Umsetzung der vorgeschlagenen Richtlinie leisten. Da der vollständige planmäßige Kontrollzyklus der EMSA fünf Jahre dauern soll¹⁶, wird die Bewertung im Rahmen der Richtlinie in siebenjährigen Intervallen erfolgen.

Schließlich ist auch geplant, dass eine Sachverständigengruppe eingerichtet wird, die sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten und anderer einschlägiger Sektoren zusammensetzt. Die Gruppe wird Informationen und Erfahrungen in Zusammenhang mit der Umsetzung der Richtlinie austauschen und die erforderliche Beratung für die Kommission leisten.

- **Erläuternde Dokumente (bei Richtlinien)**

Erläuternde Dokumente sind nicht erforderlich, da durch den Vorschlag die bestehende Regelung vereinfacht und präzisiert werden soll.

6. AUSFÜHRLICHE ERLÄUTERUNG EINZELNER BESTIMMUNGEN DES VORSCHLAGS

Mit der vorgeschlagenen Richtlinie wird die EU-Regelung so weit wie möglich an das MARPOL-Übereinkommen angeglichen, insbesondere in Bezug auf Geltungsbereich, Begriffsbestimmungen und Formulare. Die vollständige Angleichung ist allerdings nicht möglich, da der Schwerpunkt der Richtlinie auf dem Hafenbetrieb liegt, während sich das MARPOL-Übereinkommen vorwiegend auf Tätigkeiten auf See konzentriert. Die Richtlinie baut zwar auf den Verpflichtungen auf, die die Mitgliedstaaten im Rahmen des MARPOL-Übereinkommens eingegangen sind, geht jedoch weiter, indem sie die rechtlichen, operativen und finanziellen Zuständigkeiten aller Akteure im Einzelnen behandelt. Darüber hinaus hat die vorgeschlagene Richtlinie, ebenso wie die vorherige, einen umfassenderen Geltungsbereich, da sie für alle Seeschiffe und alle von ihnen angelaufenen EU-Häfen gilt.

Die wichtigsten Bereiche, in denen sich die Richtlinie und das MARPOL-Übereinkommen weiterhin unterscheiden, sind die Folgenden:

- die Annahme von Abfallbewirtschaftungsplänen;

¹⁶ Gemäß der EMSA-Methodik für Kontrollbesuche in den Mitgliedstaaten: <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065>.

- die Entwicklung und Verwendung der Kostendeckungssysteme;
- die obligatorische Meldung von Angaben aus der Voranmeldung von Abfällen und der Abfallabgabebescheinigung;
- das Überprüfungssystem;
- die Regelung der Ausnahmen für Schiffe im Liniendienst.

Viele dieser Unterschiede in der EU-Regelung dienen der besseren Um- und Durchsetzung der im MARPOL-Übereinkommen vorgesehenen Regelung.

Die wichtigsten durch die neue Richtlinie eingeführten Änderungen sind nachstehend beschrieben.

Titel, Geltungsbereich und Begriffsbestimmungen:

Der Titel wird durch den ausdrücklichen Verweis auf die Entladung von Abfällen von Schiffen geändert, da dies das Hauptziel der Richtlinie besser widerspiegeln würde.

In **Artikel 2** wird die Begriffsbestimmung von „Schiffsabfällen“ durch den allgemeineren Begriff „Abfälle von Schiffen“ ersetzt, der mit Bezug auf die einschlägigen Anlagen des MARPOL-Übereinkommens festgelegt wurde. Dazu werden auch die Kategorie „Ladungsrückstände“ sowie Abfälle nach Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens zählen, d. h. Rückstände aus Abgasreinigungssystemen, die Schlamm und Abflutwasser aus diesen Systemen umfassen. Indem die Unterscheidung zwischen Schiffsabfällen und Ladungsrückständen aufgegeben und die vollständige Einhaltung der Begriffsbestimmungen des MARPOL-Übereinkommens gewährleistet wird, wird die weitere Angleichung an die genormten IMO-Formulare und -Bescheinigungen ermöglicht. Passiv gefischte Abfälle, d. h. Abfälle, die sich beim Fischfang in Netzen sammeln, wurden in die Begriffsbestimmung der Abfälle von Schiffen aufgenommen, um zu gewährleisten, dass – angesichts ihrer Relevanz im Zusammenhang mit Abfällen im Meer – angemessene Vorkehrungen für die Entladung dieser Art von Abfällen aus dem Fischereisektor in Hafenauffangeinrichtungen getroffen werden. Klare und aktualisierte Bezugnahmen wurden in die einschlägigen EU-Rechtsvorschriften aufgenommen.

Geeignetheit der Hafenauffangeinrichtungen:

Der Begriff „geeignete Hafenauffangeinrichtungen“ wird im Einklang mit den IMO-Leitlinien eingehender erläutert. Das aus der Abfallrahmenrichtlinie stammende Erfordernis der getrennten Sammlung von Abfällen wurde ausdrücklich in **Artikel 4** zur Anwendung in Häfen aufgenommen. Dies ist besonders in Fällen von Belang, in denen die Abfälle im Einklang mit internationalen Normen und Standards zuvor an Bord getrennt wurden.

Was die Abfallbewirtschaftungspläne betrifft, die von entscheidender Bedeutung für die Geeignetheit von Hafenauffangeinrichtungen sind, so wurde in **Artikel 5** und **Anhang 1** der Schwerpunkt verstärkt auf die Anforderungen in Bezug auf Konsultationen gelegt. Auch, was unter einem „geeigneten Plan“, „bedeutenden Änderungen“ eines solchen Plans und dem „regionalen Rahmen“, in dem er entwickelt werden kann, zu verstehen ist, wurde verdeutlicht.

Anreize für die Entladung:

Um sicherzustellen, dass die richtigen Anreize für die Entladung der verschiedenen Arten von Abfällen in Hafenauffangeinrichtungen gesetzt werden, enthält **Artikel 8** die wichtigsten

Grundsätze, die in jedes durch die Richtlinie geschaffene Gebührensystem aufzunehmen und anzuwenden sind. Dies schließt auch die Beziehung zwischen den erhobenen Gebühren und den Kosten der Hafenauffangeinrichtungen, die Berechnung des durch die indirekte Gebühr zu deckenden „wesentlichen Beitrags“ und die wichtigsten Anforderungen an die Transparenz ein. Ein neuer **Anhang 4** wird in die Richtlinie aufgenommen, der einen Überblick über die verschiedenen Arten von Kosten des Systems der Hafenauffangeinrichtungen gibt, wobei zwischen direkten und indirekten Kosten unterschieden wird.

Obgleich in Artikel 8 kein bestimmtes System für alle EU-Häfen vorgeschrieben ist, ist das vorgeschlagene Kostendeckungssystem strenger hinsichtlich der Grundsätze, die bei der Festlegung der indirekten Gebühr für Müll, einschließlich der passiv gefischten Abfälle, anzuwenden sind. Da das Einbringen von Müll erheblich zum umfassenderen Problem der Abfälle im Meer beiträgt, wird ein „sondergebührenfreies System“ vorgeschlagen, bei dem die Zahlung einer indirekten Gebühr Schiffen das Recht einräumen sollte, den gesamten an Bord befindlichen Müll zu entladen, ohne zusätzliche direkte Gebühren (auf der Grundlage der Menge) zahlen zu müssen. Da Fischereifahrzeuge und Sportboote ebenfalls in das System der indirekten Gebühren aufgenommen werden, sollte dieses auch für die Entsorgung von alten Fischernetzen und passiv gefischten Abfällen gelten.

In Artikel 8 wird auch das bereits von einzelnen Häfen im Einklang mit internationalen Standards und Zertifizierungsverfahren entwickelte und angewandte Konzept umweltfreundlicher Schiffe gestärkt. Nach diesem Konzept sollte eine geringere Abfallgebühr für Schiffe gelten, die die nachhaltige Abfallbewirtschaftung an Bord nachweisen können; die entsprechenden Kriterien sind von der Kommission in einem delegierten Rechtsakt festzulegen.

Durchsetzung der Anforderung der obligatorischen Entladung:

Das Formular für die Voranmeldung von Abfällen nach **Artikel 6** wurde voll und ganz an das IMO-Rundschreiben MEPC/834 angeglichen und ist im neuen Anhang 2 der Richtlinie aufgeführt. Die Pflicht zur Entladung aller Abfälle wurde in Einklang mit dem MARPOL-Übereinkommen festgelegt, sodass die Richtlinie über Hafenauffangeinrichtungen der Regelung des MARPOL-Übereinkommens für das Einbringen von Abfällen entspricht. Während nach dem MARPOL-Übereinkommen das Einbringen von Abfällen auf See verboten ist, schreibt die Richtlinie über Hafenauffangeinrichtungen vor, dass diese Abfälle, einschließlich der Ladungsrückstände, in Hafenauffangeinrichtungen an Land zu entladen sind. Aufgrund dieses Konzepts ist keine spezifische Regelung für die Entladung von Ladungsrückständen erforderlich, wie es im Rahmen der alten Richtlinie der Fall war. Zudem ist gemäß **Artikel 7** nach der Entladung der Abfälle die Ausstellung einer Abfallabgabebescheinigung für das Schiff erforderlich, die die Angaben enthält, die vom Schiff vor dem Auslaufen elektronisch an das Informations-, Überwachungs- und Durchsetzungssystem, d. h. SafeSeaNet, übermittelt werden sollten.

Artikel 7 begrenzt die Anwendung der Ausnahme, die bei ausreichender Lagerkapazität an Bord gewährt werden kann, auf Fälle, in denen der nächste Anlaufhafen in der EU liegt und in denen keine Ungewissheit in Bezug auf die Verfügbarkeit von geeigneten Hafenauffangeinrichtungen besteht. Diese Bewertung sollte auf der Grundlage der durch das in SafeSeaNet eingebettete Informations-, Überwachungs- und Durchsetzungssystem bereitgestellten Angaben über geeignete Auffangeinrichtungen in EU-Häfen erfolgen. Darüber hinaus ist in diesem Vorschlag die Annahme spezifischer Methoden zur Berechnung

der ausreichenden Lagerkapazität an Bord durch die Kommission in Form eines Durchführungsrechtsakts vorgesehen.

Bezüglich des Kontrollsystems besagt **Artikel 10**, dass die Überprüfungen der Hafenauffangeinrichtungen vollständig in das Hafenstaatkontrollsystem gemäß der Richtlinie 2009/16/EG integriert sein und einem risikobasierten Ansatz folgen müssen, wenn das Schiff in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fällt. Um sicherzustellen, dass bei jeder Hafenstaatkontroll-Überprüfung auch die Einhaltung der Anforderungen an Hafenauffangeinrichtungen überprüft wird, sind gewisse, in **Artikel 21** aufgeführte Änderungen der Richtlinie 2009/16/EG erforderlich. Gleichzeitig wird ein gesondertes Überprüfungssystem für Fischereifahrzeuge, Sportboote und Binnenschiffe mit einer Bruttoreaumzahl über 100 eingeführt, da diese Schiffe nicht unter die Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle fallen. Die Ergebnisse der durchgeführten Überprüfungen dieser Schiffe sind im Informations-, Überwachungs- und Durchsetzungsregelungssystem in einem spezifischen EU-Modul im Rahmen von THETIS aufzuzeichnen.

Ausnahmeregelung für Schiffe im Liniendienst, die regelmäßig einen Hafen anlaufen:

Artikel 9 des Vorschlags sieht eine weitere Harmonisierung der Kriterien für eine Ausnahme vor, insbesondere in Bezug darauf, was unter einem „Schiff im Liniendienst“ das „häufig und regelmäßig einen Hafen anläuft“ sowie unter einem „hinreichenden Nachweis einer Vereinbarung über die Entladung und Zahlung der Gebühren“ zu verstehen ist. Ein Standard-Ausnahmezeugnis wird eingeführt, das durch die elektronische Meldung an SafeSeaNet in das Informations-, Überwachungs- und Durchsetzungssystem aufgenommen werden sollte, sodass die Mitgliedstaaten die Angaben im Ausnahmezeugnis zu einem späteren Zeitpunkt austauschen können.

Fischereifahrzeuge und Sportboote:

Die Rolle von Fischereifahrzeugen und Sportbooten wurde angesichts ihres relativen Beitrags zum Problem der Abfälle im Meer in der Richtlinie neu bestimmt. Im Rahmen der derzeitigen Richtlinie waren sowohl Fischereifahrzeuge als auch Sportboote von einigen der wichtigsten Verpflichtungen ausgenommen. Diese Ausnahmen wurden neu bestimmt, sodass die größeren Schiffe auf der Grundlage von Länge und Bruttoreaumzahl einbezogen werden, um die Verhältnismäßigkeit der Regelung zu gewährleisten.

Was die Kostendeckungssysteme betrifft, so wird für Fischereifahrzeuge und Sportboote die indirekte Gebühr erhoben. Wie die anderen Schiffen auch müssen Fischereifahrzeuge und Sportboote somit eine Gebühr an den Hafen zahlen, unabhängig davon, ob sie Abfälle entladen oder nicht. Dadurch sollten diese Schiffe jedoch auch das Recht erhalten, ihren Müll, einschließlich nicht mehr genutzter Fanggeräte und passiv gefischter Abfälle, zu entladen, ohne zusätzliche Gebühren zahlen zu müssen. Was die übrigen Abfallarten betrifft, wird die allgemeine Verpflichtung zur Entrichtung einer indirekten Gebühr von mindestens 30 % auch für die Entladung von Abfällen des Fischereisektors und der Freizeitbranche gelten.

Die Meldung von Angaben aus der Voranmeldung von Abfällen und der Abfallabgabebescheinigung ist nur für Fischereifahrzeuge und Sportboote mit einer Länge von mindestens 45 Metern vorgeschrieben. Es wäre unverhältnismäßig, von Schiffen unterhalb dieses Schwellenwertes die elektronische Meldung vor dem Ein- und Auslaufen zu verlangen, da diese Schiffe in der Regel nicht über die für die elektronische Meldung benötigte Ausrüstung verfügen und die Häfen nicht in der Lage sind, elektronische

Meldungen bei jedem Anlaufen eines Hafens zu bearbeiten. Dies geht auch aus der dem Vorschlag beigefügten Folgenabschätzung¹⁷ hervor.

Im Hinblick auf die Durchsetzung ist in der Richtlinie festgelegt, dass mindestens 20 % aller Fischereifahrzeuge und Sportboote mit einer Bruttoreaumzahl über 100, die die Häfen eines Mitgliedstaats jährlich anlaufen, überprüft werden müssen. Dieser Schwellenwert entspricht der Anforderung im MARPOL-Übereinkommen, wonach Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl über 100 ein Abfalltagebuch an Bord mitführen müssen.

¹⁷ Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen – Impact Assessment, Kapitel 5.2.5, S. 46.

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —
gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹⁸,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen¹⁹,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Meerespolitik der Union zielt auf ein hohes Maß an Sicherheit und Umweltschutz ab. Dies kann durch die Einhaltung internationaler Übereinkommen, Codes und Entschliefungen unter gleichzeitiger Wahrung der Freiheit der Schifffahrt, wie sie im Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (UNCLOS) vorgesehen ist, erreicht werden.
- (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.
- (3) Die Union hat die Umsetzung des MARPOL-Übereinkommens mit der Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates²⁰ vorangebracht und dabei einen hafenbasierten Ansatz verfolgt. Mit der Richtlinie 2000/59/EG sollten die Belange eines reibungslosen Seeverkehrs mit dem Umweltschutz in Einklang gebracht werden.

¹⁸ ABl. C vom , S. .

¹⁹ ABl. C vom , S. .

²⁰ Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2000 über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände (ABl. L 332 vom 28.12.2000, S. 81).

- (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.
- (5) Mit Anhang VI des MARPOL-Übereinkommens wurden Normen für das Einbringen von Abfällen eingeführt, die neuen Abfallkategorien zuzuordnen sind, insbesondere für Rückstände aus Abgasreinigungssystemen, die aus Schlamm und Abflutwasser bestehen. Diese Abfallkategorien sollten in den Geltungsbereich der Richtlinie aufgenommen werden.
- (6) Am 15. April 2014 hat die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) den Leitfaden zu bewährten Verfahrensweisen für Betreiber und Nutzer von Hafenauffanganlagen (MEPC.1/Circular 834) einschließlich des Standardformats für die Voranmeldung von Abfällen, die Abfallabgabebescheinigung und die Meldung etwaiger Unzulänglichkeiten der Hafenauffangeinrichtungen angenommen.
- (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.
- (8) Wie aus der REFIT-Bewertung der Richtlinie 2000/59/EG hervorgeht, hat die Richtlinie seit ihrem Inkrafttreten dazu beigetragen, die Abfallmengen, die in Hafenauffangeinrichtungen entladen werden, zu erhöhen, und hat damit einen maßgeblichen Anteil daran, dass weniger Abfälle auf See eingebracht werden.
- (9) Die REFIT-Bewertung hat auch gezeigt, dass die Richtlinie 2000/59/EG aufgrund von Widersprüchlichkeiten im Vergleich zum MARPOL-Rahmen nicht in vollem Umfang wirksam war. Darüber hinaus haben die Mitgliedstaaten die zentralen Konzepte der Richtlinie wie die Angemessenheit der Einrichtungen, die Voranmeldung von Abfällen und die obligatorische Entladung von Abfällen in Hafenauffangeinrichtungen sowie die Ausnahmen für Schiffe im Liniendienst unterschiedlich ausgelegt. In der Bewertung wurden eine stärkere Harmonisierung dieser Konzepte und eine weitere Angleichung an das MARPOL-Übereinkommen gefordert, um unnötigen Verwaltungsaufwand sowohl für die Häfen als auch die Hafennutzer zu vermeiden.
- (10) Die Richtlinie trägt außerdem maßgeblich dazu bei, dass im Zusammenhang mit Häfen und der Bewirtschaftung von Abfällen von Schiffen die wichtigsten Umweltvorschriften und -grundsätze eingehalten werden. Im Hinblick darauf sind insbesondere die Richtlinie 2008/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates²¹ sowie die Richtlinie 2008/56/EG des Europäischen Parlaments und des Rates²² wichtige Instrumente.
- (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

²¹ Richtlinie 2008/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über Abfälle und zur Aufhebung bestimmter Richtlinien (ABl. L 312 vom 22.11.2008, S. 3).

²² Richtlinie 2008/56/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Meeresumwelt (Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie) (ABl. L 164 vom 25.6.2008, S. 19).

die getrennte Sammlung von Abfällen erforderlich macht. Diese Verpflichtungen gelten auch für die Bewirtschaftung von Abfällen von Schiffen.

- (12) Die getrennte Sammlung von Abfällen von Schiffen einschließlich nicht mehr genutzter Fanggeräte ist notwendig, um ihre weitere Verwertung in der nachgelagerten Abfallbewirtschaftungskette zu gewährleisten. An Bord der Schiffe wird der Müll im Einklang mit internationalen Normen und Standards häufig getrennt, und die Rechtsvorschriften der Union sollten sicherstellen, dass diese Bemühungen um eine Abfalltrennung an Bord nicht dadurch untergraben werden, dass Regelungen für getrennte Abfallsammlung an Land fehlen.
- (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.
- (14) In der Strategie der Kommission für die Kreislaufwirtschaft²³ wurde das Ziel festgelegt, die Abfälle im Meer bis zum Jahr 2020 um 30 % zu verringern und die besondere Rolle anerkannt, die der Richtlinie 2000/59/EG in diesem Zusammenhang zukommt, indem sie sicherstellt, dass geeignete Auffangeinrichtungen für Müll vorhanden sind, und sowohl für genügend Anreize als auch für die Durchsetzung der Entladung von Abfällen in den Einrichtungen an Land sorgt.
- (15) Eine Hafenauffangeinrichtung wird als geeignet erachtet, wenn sie den Bedürfnissen der Schiffe genügt, die den Hafen normalerweise nutzen, ohne dass es zu unnötigen Verzögerungen kommt. Die Eignung bezieht sich sowohl auf die Betriebsbedingungen der Einrichtung im Hinblick auf die Bedürfnisse der Nutzer als auch auf das Umweltmanagement der Einrichtungen gemäß dem Abfallrecht der Union.
- (16) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1069/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁴ müssen Küchen- und Speiseabfälle von international eingesetzten Verkehrsmitteln durch Verbrennung oder Vergraben in einer genehmigten Deponie beseitigt werden; darunter fallen auch Abfälle, die auf Unionshäfen anlaufenden Schiffen angefallen und an Bord möglicherweise in Kontakt mit tierischen Nebenprodukten gekommen sind. Um zu verhindern, dass diese Vorgabe die Förderung der Wiederverwendung und des Recyclings von Abfällen von Schiffen begrenzt, sollten Anstrengungen unternommen werden, um die Abfälle an Bord besser zu trennen, sodass eine potenzielle Kontamination von beispielsweise Verpackungsabfällen vermieden werden kann.
- (17) Um zu gewährleisten, dass die Hafenauffangeinrichtungen geeignet sind, ist es unerlässlich, nach Konsultation aller einschlägigen Hafennutzer den Abfallbewirtschaftungsplan weiterzuentwickeln und neu zu bewerten. Möglicherweise sind benachbarte Häfen in derselben Region aus praktischen und organisatorischen Gründen daran interessiert, einen gemeinsamen Plan zu entwickeln, der die Verfügbarkeit von Hafenauffangeinrichtungen in jedem der unter den Plan fallenden Häfen abdeckt und gleichzeitig einen gemeinsamen administrativen Rahmen bietet.

²³ Mitteilung der Kommission COM(2015) 0614 „Den Kreislauf schließen – Ein Aktionsplan der EU für die Kreislaufwirtschaft“, Abschnitt 5.1.

²⁴ Verordnung (EG) Nr. 1069/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 mit Hygienevorschriften für nicht für den menschlichen Verzehr bestimmte tierische Nebenprodukte und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1774/2002 (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 1).

- (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.
- (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.
- (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.
- (21) Die Verordnung (EU) 2017/352 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁵ erfasst in ihrem Geltungsbereich auch die Bereitstellung von Hafenauffangeinrichtungen als Dienstleistung. Sie enthält Vorschriften über die Transparenz der Gebührenstrukturen für die Nutzung von Hafendiensten, über die Konsultation der Hafennutzer und die Bearbeitung von Beschwerdeverfahren. Die Richtlinie geht über den mit der Verordnung (EU) 2017/352 geschaffenen Rahmen hinaus, da sie detailliertere Anforderungen in Bezug auf die Anwendung und Gestaltung der Kostendeckungssysteme für Hafenauffangeinrichtungen für Abfälle von Schiffen sowie die Transparenz der Kostenstruktur enthält.
- (22) Neben Anreizen für die Entladung hat die wirksame Durchsetzung der Entladungsverpflichtung oberste Priorität und sollte nach einem risikobasierten Ansatz im Einklang mit der Richtlinie 2009/16/EG²⁶ erfolgen, was nicht mehr mit dem Ziel der Richtlinie 2000/59/EG vereinbar ist, 25 % der in ihren Geltungsbereich fallenden Wasserfahrzeuge zu überprüfen.
- (23) Eines der größten Hindernisse für die wirksame Durchsetzung der Entladungsverpflichtung besteht bisher darin, dass die Mitgliedstaaten die Ausnahme, die bei ausreichender Lagerkapazität an Bord gewährt werden kann, unterschiedlich ausgelegt und umgesetzt haben. Um zu vermeiden, dass die Anwendung dieser Ausnahme das Hauptziel der Richtlinie untergräbt, sollte sie insbesondere in Bezug auf den nächsten Anlaufhafen präzisiert werden, und die Feststellung ausreichender Lagerkapazität sollte in den Unionshäfen auf harmonisierte Weise und auf der Grundlage gemeinsamer Methoden und Kriterien erfolgen.
- (24) Die Überwachung und Durchsetzung sollte durch ein System erleichtert werden, das auf elektronischer Meldung und elektronischem Informationsaustausch beruht. Zu

²⁵ Verordnung (EU) 2017/352 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Februar 2017 zur Schaffung eines Rahmens für die Erbringung von Hafendiensten und zur Festlegung von gemeinsamen Bestimmungen für die finanzielle Transparenz der Häfen (ABl. L 57 vom 3.3.2017, S. 1).

²⁶ Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57).

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.

- (25) Das MARPOL-Übereinkommen verpflichtet die Vertragsparteien, aktuelle Informationen über ihre Hafenauffangeinrichtungen bereitzuhalten und diese Informationen der IMO zu übermitteln. Zu diesem Zweck hat die IMO innerhalb ihres Globalen Integrierten Schifffahrtsinformationssystems (GISIS) eine Datenbank für Hafenauffangeinrichtungen eingerichtet. Werden diese Informationen an das mit der Richtlinie eingerichtete Informations-, Überwachungs- und Durchsetzungssystem übermittelt und anschließend über das System an das GISIS übertragen, müssten die Mitgliedstaaten diese Informationen der IMO nicht mehr gesondert mitteilen.
- (26) Die Ausnahmeregelungen für Schiffe, die im Liniendienst häufig und regelmäßig einen Hafen anlaufen, müssen weiter harmonisiert werden; insbesondere müssen die verwendeten Begriffe und die Bedingungen für diese Ausnahmen geklärt werden. Bei der REFIT-Bewertung und der Folgenabschätzung wurde deutlich, dass die fehlende Harmonisierung der Bedingungen für und der Anwendung von Ausnahmen zu einem unnötigen Verwaltungsaufwand für Schiffe und Häfen geführt hat.
- (27) Die Untergruppe für Hafenauffangeinrichtungen, die im Rahmen des Europäischen Forums für einen nachhaltigen Schiffsverkehr eingerichtet wurde und in der eine Vielzahl unterschiedlicher Experten für den Bereich Meeresverschmutzung durch Schiffe und Bewirtschaftung von Abfällen von Schiffen zusammenkommen, hat der Kommission wertvolle Hinweise und Fachwissen geliefert. Es wäre wünschenswert, diese Gruppe als separate Expertengruppe weiterzuführen, um Erfahrungen bei der Umsetzung der Richtlinie auszutauschen.
- (28) Die der Kommission übertragenen Befugnisse zur Durchführung der Richtlinie 2000/59/EG sollten im Einklang mit dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) aktualisiert werden.
- (29) Zur Festlegung einer Methode für die Anwendung der Ausnahme, die bei ausreichender Lagerkapazität an Bord gewährt werden kann, und für die Weiterentwicklung des mit dieser Richtlinie eingerichteten Informations-, Überwachungs- und Durchsetzungssystems, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Die Durchführungsrechtsakte sollten nach Maßgabe der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates erlassen werden.
- (30) Um den Entwicklungen auf internationaler Ebene Rechnung zu tragen und umweltfreundliche Abfallbewirtschaftungspraktiken an Bord zu fördern, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß 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.

- (31) Da das Ziel der Richtlinie, nämlich der Schutz der Meeresumwelt durch Verhinderung des Einbringens von Abfällen auf See, von den Mitgliedstaaten einseitig nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern vielmehr wegen des Umfangs der Maßnahme auf Unionsebene besser zu erreichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (32) Wie bereits in der territorialen Folgenabschätzung deutlich wurde, gibt es bei den Häfen in der Union typischerweise regionale Unterschiede. Die Häfen unterscheiden sich hinsichtlich ihrer geografischen Lage, ihrer Größe, der Verwaltungsstruktur und der Eigentumsverhältnisse sowie hinsichtlich der Art der Schiffe, von denen sie normalerweise angelaufen werden. Darüber hinaus spiegeln die Abfallbewirtschaftungssysteme die Unterschiede auf kommunaler Ebene und bei der nachgelagerten Abfallbewirtschaftungsinfrastruktur wider.
- (33) Die Richtlinie 2000/59/EG sollte daher aufgehoben werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

ABSCHNITT 1: ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Gegenstand

Ziel dieser Richtlinie ist es, die Meeresumwelt vor den negativen Auswirkungen des Einbringens von Abfällen durch Schiffe zu schützen, die Häfen in der Union anlaufen, und gleichzeitig das reibungslose Funktionieren des Seeverkehrs zu gewährleisten, indem die Verfügbarkeit geeigneter Hafenauffangeinrichtungen und die Entladung von Abfällen in diesen Einrichtungen verbessert wird.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Richtlinie bezeichnet

- (a) „Schiff“ ein seegehendes Wasserfahrzeug jeder Art, das in der Meeresumwelt eingesetzt wird, einschließlich Fischereifahrzeugen und nicht für den Handel eingesetzter Sportboote, Tragflügelboote, Luftkissenfahrzeuge, Tauchfahrzeuge und schwimmendes Gerät;
- (b) „MARPOL-Übereinkommen“ das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der jeweils geltenden Fassung;
- (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;

- (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;
- (e) „Hafenauffangeinrichtungen“ alle festen, schwimmenden oder mobilen Vorrichtungen, mit denen Abfälle von Schiffen aufgefangen werden können;
- (f) „Fischereifahrzeug“ ein Schiff, das für den Fang von Fischen oder anderen lebenden Meeresressourcen ausgerüstet ist oder hierzu gewerblich genutzt wird;
- (g) „Sportboot“ ein Schiff jeder Art mit einer Rumpflänge von mindestens 2,5 m, unabhängig von der Antriebsart, das für Sport- oder Freizeitwecke bestimmt ist und nicht für den Handel eingesetzt wird;
- (h) „Binnenschiff“ ein Schiff, das die Flagge eines Mitgliedstaats führt und ausschließlich auf Inlandfahrten in diesem Mitgliedstaat eingesetzt wird;
- (i) „Inlandfahrt“ eine Fahrt in Seegebieten von einem Hafen eines Mitgliedstaats zu demselben oder einem anderen Hafen innerhalb desselben Mitgliedstaats;
- (j) „Hafen“ einen Ort oder ein geografisches Gebiet, einschließlich des Ankergebiets im Zuständigkeitsbereich des Hafens, der/das so angelegt und ausgestattet wurde, dass er/es Schiffe aufnehmen kann;
- (k) „Küchen- und Speiseabfälle“ alle aus Restaurants, Catering-Einrichtungen und Küchen stammenden Speisereste einschließlich gebrauchten Speiseöls;
- (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;
- (m) „Liniendienst“ den Verkehr auf der Grundlage einer öffentlich zugänglichen oder geplanten Liste mit Abfahrts- und Ankunftszeiten für bestimmte Häfen oder sich wiederholende Überfahrten, die einen erkennbaren Fahrplan darstellen.
- (n) „regelmäßiges Anlaufen eines Hafens“ wiederholte Fahrten desselben Schiffs nach einem gleichbleibenden Muster zwischen bestimmten Häfen oder eine Abfolge von Fahrten von und zu demselben Hafen ohne Zwischenstopps;
- (o) „häufiges Anlaufen eines Hafens“ das Anlaufen ein und desselben Hafens durch ein Schiff mindestens einmal alle zwei Wochen;
- (p) „GISIS“ das von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation eingerichtete Globale Integrierte Schifffahrtssystem.

Die in den Buchstaben c und d definierten „Abfälle von Schiffen“ werden als Abfall im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 der Richtlinie 2008/98/EG²⁷ angesehen.

Artikel 3 **Geltungsbereich**

Diese Richtlinie gilt für

- (q) 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;
- (r) alle Häfen der Mitgliedstaaten, die normalerweise von in den Geltungsbereich des Buchstaben a fallenden Schiffen angelaufen werden.

Die Mitgliedstaaten ergreifen Maßnahmen um sicherzustellen, dass Schiffe, die nicht in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallen, ihre Abfälle soweit möglich im Einklang mit dieser Richtlinie entladen.

ABSCHNITT 2: BEREITSTELLUNG GEEIGNETER HAFENAUFFANGEINRICHTUNGEN

Artikel 4 **Hafenauffangeinrichtungen**

1. Die Mitgliedstaaten gewährleisten die Verfügbarkeit von Hafenauffangeinrichtungen, die den Bedürfnissen der Schiffe entsprechen, die normalerweise den Hafen anlaufen, ohne dass es zu unnötigen Verzögerungen für die Schiffe kommt.
2. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass
 - (s) die Auffangeinrichtungen über die Kapazität verfügen, um die Art und Menge der Abfälle der normalerweise diesen Hafen anlaufenden Schiffe aufzufangen, wobei dem Betriebsbedarf der Hafennutzer, der Größe und der geografischen Lage des Hafens, der Art der den Hafen anlaufenden Schiffe sowie den Ausnahmen gemäß Artikel 9 Rechnung zu tragen ist;
 - (t) die Formalitäten für die Inanspruchnahme der Einrichtungen einfach und zügig verlaufen, damit unnötige Verzögerungen für die Schiffe vermieden werden, und die Schiffe durch die für die Entladung erhobenen Gebühren nicht davon abgehalten werden, die Hafenauffangeinrichtungen in Anspruch zu nehmen;
 - (u) 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

²⁷ Richtlinie 2008/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über Abfälle und zur Aufhebung bestimmter Richtlinien (ABl. L 312 vom 22.11.2008, S. 3).

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.

3. Für die Meldung etwaiger Unzulänglichkeiten der Hafenauffangeinrichtungen an die Behörden des Hafenstaates verwenden die Mitgliedstaaten die von der IMO festgelegten Formulare und Verfahren.

Alle im Rahmen dieses Meldeverfahrens eingegangenen Informationen werden außerdem auf elektronischem Wege an den in Artikel 14 dieser Richtlinie genannten Teil des Informations-, Überwachungs- und Durchsetzungssystems übermittelt.

4. Die Mitgliedstaaten prüfen alle gemeldeten Fälle etwaiger Unzulänglichkeiten und stellen sicher, dass alle am Entladen oder Auffangen von Abfällen von Schiffen beteiligten Parteien Schadenersatzansprüche infolge unnötiger Verzögerungen stellen können.

Artikel 5

Abfallbewirtschaftungspläne

5. 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.

6. 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:

- (v) Standort der Hafenauffangeinrichtung für jeden Anlegeplatz;
- (w) Liste der von dem Hafen normalerweise bewirtschafteten Abfälle von Schiffen;
- (x) Liste der Kontaktstellen, der Betreiber sowie der angebotenen Dienstleistungen;
- (y) Beschreibung der Verfahren für die Entladung der Abfälle;
- (z) Beschreibung der Kostendeckungssysteme und
- (aa) Beschreibung der Verfahren für die Meldung etwaiger Unzulänglichkeiten der Hafenauffangeinrichtung.

Gemäß der Richtlinie 2002/59/EG werden diese Informationen außerdem auf elektronischem Wege an den in Artikel 14 dieser Richtlinie genannten Teil des Informations-, Überwachungs- und Durchsetzungssystems gemeldet.

7. Die in Absatz 1 genannten Abfallbewirtschaftungspläne können, falls dies aus Effizienzgründen erforderlich sein sollte, gemeinsam von zwei oder mehr benachbarten Häfen derselben Region unter entsprechender Einbeziehung jedes Hafens aufgestellt werden, vorausgesetzt, dass der Bedarf an Auffangeinrichtungen und deren Verfügbarkeit für jeden Hafen angegeben wird.

8. 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 Hafens wieder 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.

ABSCHNITT 3

ENTLADUNG VON ABFÄLLEN VON SCHIFFEN

Artikel 6

Voranmeldung von Abfällen

9. Der Betreiber, Makler oder Kapitän eines in den Geltungsbereich der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates²⁸ fallenden Schiffes, das kein Fischereifahrzeug oder Sportboot mit einer Länge von weniger als 45 Metern ist und das einen Hafen in der EU anlaufen möchte, füllt das in Anhang 2 enthaltene Formular genau aus und übermittelt diese Angaben der von dem Hafenmitgliedstaat benannten Behörde oder Stelle
- (bb) mindestens 24 Stunden vor der Ankunft, sofern der Anlaufhafen bekannt ist;
 - (cc) sobald der Anlaufhafen bekannt ist, falls diese Information weniger als 24 Stunden vor der Ankunft vorliegt;
 - (dd) spätestens beim Auslaufen aus dem zuletzt angelaufenen Hafen, falls die Fahrtdauer weniger als 24 Stunden beträgt.
10. Gemäß den Richtlinien 2010/65/EU und 2002/59/EG werden die in Absatz 1 genannten Angaben auf elektronischem Wege an den in Artikel 14 dieser Richtlinie genannten Teil des Informations-, Überwachungs- und Durchsetzungssystems gemeldet.
11. Die in Absatz 1 genannten Angaben werden mindestens bis zum nächsten Anlaufhafen an Bord aufbewahrt und auf Verlangen den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten vorgelegt.
12. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die gemäß diesem Artikel mitgeteilten Angaben angemessen überprüft und unverzüglich an die zuständigen Durchsetzungsbehörden weitergeleitet werden.

Artikel 7

Entladung von Abfällen von Schiffen

13. 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.

²⁸ Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG des Rates (ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10).

14. Nach der Entladung füllen der Betreiber der Auffangeinrichtung oder die Behörde des der Hafens, in dem die Abfälle entladen wurden, das in Anhang 3 enthaltene Formular genau aus und stellen dem Schiff eine Abfallabgabebescheinigung aus.
- 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.
15. Gemäß den Richtlinien 2010/65/EU und 2002/59/EG übermittelt der Betreiber, Makler oder Kapitän eines in den Geltungsbereich der Richtlinie 2002/59/EG fallenden Schiffes vor dem Auslaufen auf elektronischem Wege die Angaben aus der Abfallabgabebescheinigung an den in Artikel 14 dieser Richtlinie genannten Teil des Informations-, Überwachungs- und Durchsetzungssystems.
16. Die in Absatz 2 genannten Informationen werden mindestens zwei Jahre an Bord aufbewahrt und auf Verlangen den Behörden der Mitgliedstaaten vorgelegt.
17. Unbeschadet des Absatzes 1 kann ein Schiff seine Fahrt zum nächsten Anlaufhafen fortsetzen, ohne seine Abfälle zu entladen, wenn
- (ee) das Schiff weniger als 24 Stunden oder bei widrigen Witterungsbedingungen ankert;
 - (ff) aus den Angaben gemäß den Anhängen 2 und 3 hervorgeht, dass ausreichend spezifische Lagerkapazität für alle bisher angefallenen und während der beabsichtigten Fahrt des Schiffes bis zum nächsten Anlaufhafen noch anfallenden Abfälle vorhanden ist.
18. Um einheitliche Bedingungen für die Anwendung der Ausnahme auf der Grundlage einer ausreichenden spezifischen Lagerkapazität zu gewährleisten, werden der Kommission Durchführungsbefugnisse zur Festlegung der Methoden übertragen, die für die Berechnung der ausreichenden spezifischen Lagerkapazität an Bord zu verwenden sind. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 20 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.
19. 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.
20. Absatz 2 gilt unbeschadet strengerer Anforderungen für Schiffe, die im Einklang mit dem Völkerrecht erlassen wurden.

Artikel 8

Kostendeckungssysteme

21. 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.
22. Das Kostendeckungssystem darf Schiffen keinen Anreiz bieten, ihre Abfälle auf See einzubringen. Zu diesem Zweck wenden die Mitgliedstaaten bei der Gestaltung und Anwendung der Kostendeckungssysteme in den Häfen die folgenden Grundsätze an:

- (gg) ein Teil der von Schiffen zu zahlenden Gebühr ist eine indirekte Gebühr, die unabhängig von der Entladung von Abfällen in einer Hafenauffangeinrichtung zu entrichten ist;
 - (hh) die indirekte Gebühr deckt die indirekten Verwaltungskosten sowie einen erheblichen Teil der in Anhang 4 aufgeführten direkten Betriebskosten ab. Der erhebliche Teil der direkten Betriebskosten entspricht mindestens 30 % der gesamten jährlichen direkten Kosten für die tatsächliche Entladung von Abfällen;
 - (ii) 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.
 - (jj) Die indirekte Gebühr deckt nicht die Kosten für Abfälle aus Abgasreinigungssystemen ab, die auf der Grundlage der Art und der Menge der entladenen Abfälle gedeckt werden.
23. Der gegebenenfalls vorhandene Kostenanteil, der nicht durch die unter Buchstabe b genannte Gebühr gedeckt ist, wird auf der Grundlage der Art und der Menge der tatsächlich von dem Schiff entladenen Abfälle gedeckt.
 24. 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.
 25. 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.
 26. Um sicherzustellen, dass die erhobenen Gebühren fair, transparent und nichtdiskriminierend sind und den Kosten der bereitgestellten und gegebenenfalls in Anspruch genommenen Einrichtungen und Dienstleistungen entsprechen, werden den Hafennutzern die Höhe der Gebühren und deren Berechnungsgrundlage zugänglich gemacht.

Artikel 9 **Ausnahmen**

27. Die Mitgliedstaaten können ein Schiff, das ihre Häfen anläuft, von den Verpflichtungen nach Artikel 6, Artikel 7 Absatz 1 und Artikel 8 kumulativ befreien, wenn hinreichend nachgewiesen werden kann, dass
 - (kk) das Schiff im Liniendienst häufig und regelmäßig einen Hafen anläuft;
 - (ll) die Entladung der Abfälle und die Entrichtung der Gebühren aufgrund einer vorhandenen Vereinbarung in einem auf der Fahrtstrecke des Schiffes liegenden Hafen gewährleistet sind;

(mm) 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.

28. Wird die Ausnahme gewährt, so stellt der Mitgliedstaat, in dem sich der Hafen befindet, ein Ausnahmezeugnis nach dem Muster in Anhang 5 aus, mit dem bestätigt wird, dass das Schiff die notwendigen Voraussetzungen und Anforderungen für die Anwendung der Ausnahme erfüllt, und in dem die Dauer der Ausnahme angegeben ist.
29. Gemäß den Bestimmungen der Richtlinie 2002/59/EG übermitteln die Mitgliedstaaten die im Ausnahmezeugnis enthaltenen Angaben auf elektronischem Wege an den in Artikel 14 dieser Richtlinie genannten Teil des Überwachungs- und Informationssystems.
30. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Vereinbarungen über die Entladung und Entrichtung der Gebühren für Wasserfahrzeuge, die ihre Häfen anlaufen und denen eine Ausnahme gewährt wurde, wirksam überwacht und durchgesetzt werden.

ABSCHNITT 4: DURCHSETZUNG

Artikel 10

Überprüfungen

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass alle Schiffe einer Überprüfung unterzogen werden können, damit festgestellt werden kann, ob sie die Anforderungen dieser Richtlinie erfüllen.

Artikel 11

Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle

Gemäß der Richtlinie 2009/16/EG werden für die Schiffe, die in ihren Geltungsbereich fallen, Überprüfungen durchgeführt, in deren Rahmen auch geprüft wird, ob das Schiff die Anforderungen der Artikel 6, 7 und 9 erfüllt.

Artikel 12

Überprüfungen außerhalb der Hafenstaatkontrolle

31. 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:
 - (nn) Binnenschiffe unter ihrer Flagge mit einer Bruttoreaumzahl von mindestens 100, die den betreffenden Mitgliedstaat jährlich anlaufen;
 - (oo) Fischereifahrzeuge mit einer Bruttoreumzahl von mindestens 100, die den betreffenden Mitgliedstaat jährlich anlaufen;
 - (pp) Sportboote mit einer Bruttoreumzahl von mindestens 100, die den betreffenden Mitgliedstaat jährlich anlaufen.

32. Die Ergebnisse der Überprüfungen gemäß Absatz 1 werden in dem in Artikel 15 dieser Richtlinie genannten Teil des Informations-, Überwachungs- und Durchsetzungssystems erfasst.
33. 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.
34. Ist die zuständige Behörde des Mitgliedstaats mit den Ergebnissen der Überprüfung nicht zufrieden, so stellt sie unbeschadet der Anwendung der in Artikel 16 genannten Sanktionen sicher, dass das Schiff den Hafen erst verlässt, wenn es seine Abfälle in einer Hafenauffangeinrichtung gemäß Artikel 7 entladen hat.

Artikel 13

Informations-, Überwachungs- und Durchsetzungssystem

Die Umsetzung und Durchsetzung der Richtlinie wird durch die elektronische Meldung und den elektronischen Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten gemäß den Artikeln 14 und 15 erleichtert.

Artikel 14

Meldung und Informationsaustausch

35. Die Meldung und der Informationsaustausch erfolgen auf der Grundlage des in Artikel 22a Absatz 3 und Anhang III der Richtlinie 2002/59/EG genannten Systems der Union für den Austausch von Informationen für die Sicherheit des Seeverkehrs (SafeSeaNet).
36. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die folgenden Daten gemäß der Richtlinie 2010/65/EU auf elektronischem Wege und innerhalb einer angemessenen Frist gemeldet werden:
 - (qq) Angaben zum genauen Zeitpunkt der Ankunft und zum Zeitpunkt des Auslaufens jedes Schiffes, das in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2002/59/EG fällt und eine Hafen der EU anläuft, ebenso wie ein Identifizierungsmerkmal des betreffenden Hafens;
 - (rr) die in der Voranmeldung von Abfällen gemäß Anhang 2 enthaltenen Angaben;
 - (ss) die in der Abfallabgabebescheinigung gemäß Anhang 3 enthaltenen Angaben;
 - (tt) die im Ausnahmezeugnis gemäß Anhang 5 enthaltenen Angaben;
37. Die Mitgliedstaaten stellen so weit wie möglich sicher, dass Fischereifahrzeuge und Sportboote mit einer Bruttoreumzahl über 100, die einen Hafen der Union anlaufen, die Angaben zu den tatsächlichen Zeitpunkten der Ankunft und des Auslaufens ebenfalls melden.
38. Die für die Zwecke des Artikels 4 und des Artikels 5 Absatz 2 gemeldeten Informationen werden anschließend von der Kommission an die IMO-Datenbank für Hafenauffangeinrichtungen innerhalb des GISIS übermittelt.

Artikel 15

Erfassung von Überprüfungen

39. Die Kommission entwickelt, unterhält und aktualisiert eine Überprüfungsdatenbank, an die alle Mitgliedstaaten angebunden sind und die alle Informationen enthält, die für die Umsetzung des mit dieser Richtlinie eingerichteten Überprüfungssystems erforderlich sind. Diese Datenbank wird auf der Grundlage der in Artikel 24 der Richtlinie 2009/16/EG vorgesehenen Überprüfungsdatenbank errichtet und bietet ähnliche Funktionen wie die letztgenannte Datenbank.
40. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Informationen zu den Überprüfungen gemäß dieser Richtlinie, einschließlich Informationen zu Verstößen und angeordneten Auslaufverboten, unverzüglich an die Überprüfungsdatenbank übermittelt werden, sobald der Überprüfungsbericht fertiggestellt bzw. das Auslaufverbot aufgehoben oder eine Ausnahme gewährt wurde.
41. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die an die Überprüfungsdatenbank übermittelten Informationen binnen 72 Stunden validiert werden.
42. 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.
43. Die Mitgliedstaaten haben jederzeit Zugang zu den erfassten Informationen.

Artikel 16

Sanktionen

Die Mitgliedstaaten erlassen Vorschriften über Sanktionen, die bei Verstößen gegen die nationalen Vorschriften zur Umsetzung dieser Richtlinie zu verhängen sind, und treffen alle für die Anwendung der Sanktionen erforderlichen Maßnahmen. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

ABSCHNITT 5: SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 17

Erfahrungsaustausch

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.

Artikel 18

Änderungsverfahren

44. Der Kommission wird gemäß Artikel 19 die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte zur Änderung der Anhänge dieser Richtlinie und der Verweise auf IMO-Instrumente zu erlassen, soweit dies erforderlich ist, um sie mit dem Unionsrecht in Einklang zu bringen oder um Entwicklungen auf internationaler Ebene, insbesondere bei der IMO, Rechnung zu tragen.
45. Die Anhänge können auch geändert werden, wenn es erforderlich ist, die in dieser Richtlinie insbesondere in den Artikeln 6, 7 und 9 vorgesehenen Durchführungs- und Überwachungsregelungen zu verbessern, um die wirksame Anmeldung und

Entladung von Abfällen sowie die ordnungsgemäße Anwendung von Ausnahmen zu gewährleisten.

46. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, unter außergewöhnlichen Umständen, wenn dies durch eine angemessene Analyse der Kommission hinreichend begründet ist und um eine ernste und inakzeptable Bedrohung der Seeverkehrssicherheit, der Gesundheit, der Lebens- oder Arbeitsbedingungen an Bord oder der Meeresumwelt bzw. eine Unvereinbarkeit mit den Rechtsvorschriften der Union über den Seeverkehr zu vermeiden, gemäß Artikel 19 delegierte Rechtsakte zur Änderung dieser Richtlinie zu erlassen, um für die Zwecke dieser Richtlinie eine Änderung des MARPOL-Übereinkommen nicht anzuwenden.
47. Diese delegierten Rechtsakte werden mindestens drei Monate vor Ablauf der Frist, die für die stillschweigende Zustimmung zu der betreffenden Änderung international festgelegt wurde, oder drei Monate vor dem geplanten Zeitpunkt für das Inkrafttreten der genannten Änderung erlassen. Bis zum Inkrafttreten solcher delegierten Rechtsakte verzichten die Mitgliedstaaten darauf, Initiativen zu ergreifen, die auf die Übernahme der Änderung in nationales Recht oder auf die Anwendung der Änderung des betreffenden internationalen Übereinkommens abzielen.

Artikel 19

Ausübung der Befugnisübertragung

48. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 8 Absatz 5 und Artikel 18 Absätze 1, 2 und 3 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem [Datum des Inkrafttretens] übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.
49. Die Befugnisübertragung kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.
50. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
51. Ein delegierter Rechtsakt tritt nur in Kraft, wenn das Europäische Parlament oder der Rat binnen zwei Monaten nach seiner Übermittlung keine Einwände gegen ihn erheben oder wenn sowohl das Europäische Parlament als auch der Rat der Kommission vor Ablauf dieser Frist mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments und des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Artikel 20

Ausschuss

52. Die Kommission wird von dem Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) unterstützt, der mit der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 eingesetzt wurde. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
53. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

Artikel 21

Änderungen der Richtlinie 2009/16/EG

Die Richtlinie 2009/16/EG wird wie folgt geändert:

- (2) Artikel 13 wird wie folgt geändert:
 - (a) In Absatz 1 wird folgender Buchstabe d angefügt:

„d) gegebenenfalls überprüft, ob das Schiff die Anforderungen der Artikel 6, 7 und 9 der Richtlinie 201X/XX/EU über Hafenauffangeinrichtungen für die Entladung von Abfällen von Schiffen erfüllt.“
 - (b) In Absatz 3 Unterabsatz 1 wird nach dem Wort „Übereinkommens“ der folgende Text eingefügt:

„oder der Richtlinie 201X/XX/EU“.
 - (c) Folgender Absatz wird angefügt:

„(4) Wenn der Besichtigter nach der Überprüfung gemäß Absatz 1 Buchstabe d oder gemäß Absatz 3 nicht überzeugt ist, dass das Schiff die Anforderungen der Richtlinie 201X/XX/EU erfüllt, darf es unbeschadet der Anwendung der in Artikel 16 der Richtlinie 201X/XX/EU genannten Sanktionen den Hafen erst verlassen, wenn es seine Abfälle in einer Hafenauffangeinrichtung entladen hat.“
- (3) In Anhang I Teil II Nummer 2B wird am Ende der Liste der unerwarteten Faktoren folgender Gedankenstrich angefügt:

„– Schiffe, bei denen gemeldet wurde, dass sie die Verpflichtung zur Entladung ihrer Abfälle gemäß Artikel 7 der Richtlinie 201X/XX/EU nicht eingehalten haben, oder bei denen anhand der gemäß Artikel 6 der Richtlinie 201X/XX/EU gemeldeten Informationen die Nichteinhaltung der Richtlinie 201X/XX/EU nachgewiesen wurde“.
- (4) in Anhang IV werden die folgenden Nummern angefügt:
 - „51. Kopie der gemäß Artikel 6 Absatz 3 der Richtlinie 201X/XX/EU an Bord aufbewahrten Bescheinigungen über die Voranmeldung von Abfällen.
 - (52) Abfallabgabebescheinigungen im Standardformat, die gemäß Artikel 7 der Richtlinie 201X/XX/EU ausgestellt wurden.
 - (53) Ausnahmezeugnis, das gemäß Artikel 9 der Richtlinie 201X/XX/EU ausgestellt wurde.“

Artikel 22
Änderung der Richtlinie 2010/65/EU

Die Richtlinie 2010/65/EU wird wie folgt geändert:

Teil A Nummer 4 des Anhangs wird wie folgt geändert:

„4. Meldung von Abfällen von Schiffen, einschließlich Rückständen

Artikel 6 und 7 der Richtlinie 201X/XX/EU des Europäischen Parlaments und des Rates.“

Artikel 23
Aufhebung

Die Richtlinie 2000/59/EG wird aufgehoben.

Bezugnahmen auf die aufgehobene Richtlinie gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Richtlinie.

Artikel 24
Überprüfung

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

Artikel 25
Umsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen spätestens am 31. Dezember 2020 die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Rechtsvorschriften mit.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 26
Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Artikel 27
Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments *Im Namen des Rates*
Der Präsident *Der Präsident*