Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 25. Mai 2018
(OR. en)

9011/18

Interinstitutionelles Dossier:
2018/0012 (COD)

TRANS 203
MAR 64
ENV 307
CODEC 780
PECHE 165

BERICHT

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Ausschuss der Ständigen Vertreter (1. Teil)/Rat
Nr. Komm.dok.:	ST 5454/18 TRANS 20 MAR 9 ENV 30 CODEC 59 IA 19 + ADD 1
Betr.:	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 – Allgemeine Ausrichtung

1. EINLEITUNG

1. Die Kommission hat dem Europäischen Parlament und dem Rat den oben genannten Vorschlag am 16. Januar 2018 als Teil des Pakets zur Kreislaufwirtschaft übermittelt.

2. Wichtigstes Ziel des Vorschlags ist es, ein höheres Maß an Schutz der Meeresumwelt zu erzielen.

3. Die Kommission ist der Ansicht, dass 17 Jahre nach Inkrafttreten der derzeitigen Richtlinie eine tiefgreifende Überarbeitung erforderlich ist. Mit dem Vorschlag wird die geltende Richtlinie aufgehoben und durch eine einzige neue Richtlinie ersetzt.

4. Mit der Richtlinie werden die mangelhafte systematische Erfassung der in Häfen entladenen Abfälle und der unzureichende Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten angegangen. Die Kommission ist bestrebt, die EU-Gesetzgebung so weit wie möglich an den internationalen Rechtsrahmen (MARPOL-Übereinkommen) anzugleichen; sie hat zudem festgestellt, dass die derzeitige Richtlinie nicht vollständig im Einklang mit der Abfallgesetzgebung der Union steht, und sie möchte dies unter anderem durch die Einsetzung von Abfallbewirtschaftungsplänen berichtigen.

5. Mit der Richtlinie wird ferner ein System indirekter Gebühren für alle Schiffe eingeführt, um Anreize für die Entladung von Abfällen in Hafenauffangeinrichtungen zu schaffen.

6. Der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN) des Europäischen Parlaments hat am 15. März 2018 Frau Gesine Meissner (ALDE – DE) als Berichterstatterin benannt. Der Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit (ENVI) hat eine geteilte Zuständigkeit für bestimmte Teile des Vorschlags. Der Fischereiausschuss (PECH) wird eine Stellungnahme zu dem Vorschlag abgeben. Der TRAN-Ausschuss wird am 7. Juni 2018 einen ersten Gedankenaustausch zu dem Vorschlag führen.

7. Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen haben ihre jeweilige Stellungnahme zu dem Vorschlag noch nicht angenommen.

2. BERATUNGEN IM RAT

8. Der bulgarische Vorsitz hat die Kommission am 17. Januar ersucht, die Folgenabschätzung in der Gruppe "Seeverkehr" vorzustellen. Daraufhin hat die Kommission in der Sitzung der Gruppe vom 24. Januar einen allgemeinen Überblick über den Vorschlag erteilt.

9. Die Gruppe "Seeverkehr" hat den Vorschlag in ihren Sitzungen vom 1. und 21. Februar, 1. und 8. März, 12. und 19. April sowie 2., 14., 22. und 24. Mai 2018 geprüft. Zu den größten Herausforderungen des Dossiers gehören die Verpflichtung für Schiffe, die an Bord mitgeführten Abfälle jeweils vor dem Auslaufen aus dem Hafen zu entladen, und der Vorschlag, die Kosten für den Betrieb von Hafenauffangeinrichtungen für die Aufnahme und Behandlung von Abfällen von Schiffen durch die Erhebung einer Gebühr von den Schiffen zu decken. Der Vorsitz hat einen Kompromiss zwischen den Bestimmungen der Richtlinie erarbeitet, um diese Punkte anzugehen.

3. OFFENE FRAGEN

10. Die Gruppe hat die meisten fachlichen Fragen gelöst. Bestimmte grundlegende politische Entscheidungen, insbesondere hinsichtlich der dynamischen Bezugnahme auf das MARPOL-Übereinkommen, der Streichung bestimmter Anhänge und der Ausnahmeregelung für Vereinbarungen zur Gewährleistung der Entladung von Abfällen und Zahlung von Gebühren mit Häfen in Drittländern, werden nicht von allen Mitgliedstaaten uneingeschränkt unterstützt. Der Vorsitz ist jedoch der Ansicht, dass der derzeitige Kompromiss eine ausgewogene und gleichzeitig kohärente Lösung der betreffenden Fragen darstellt.

4. FAZIT

11. Der Ausschuss der Ständigen Vertreter wird ersucht, den in der Anlage wiedergegebenen Kompromisstext des Vorsitzes zu billigen, damit auf der Tagung des Rates (**Verkehr**, Telekommunikation und Energie) am 7. Juni 2018 eine allgemeine Ausrichtung festgelegt werden kann.

ANLAGE

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 Sozialausschusses[1],

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen[2],

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 Entschließungen unter gleichzeitiger Wahrung der Freiheit der Schifffahrt, wie sie im Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (UNCLOS) vorgesehen ist, erreicht werden.

---

1 ABl. C [...] vom [...], S. [...].
2 ABl. C [...] vom [...], S. [...].

(2) Das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (im Folgenden "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 Rates[3] 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.

(4) In den letzten beiden Jahrzehnten wurden am MARPOL-Übereinkommen und seinen Anlagen wichtige Änderungen vorgenommen, mit denen strengere Normen und Verbote für das Einbringen von Abfällen von Schiffen auf See eingeführt wurden.

(5) Mit Anlage 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 dieser Richtlinie aufgenommen werden.

(6) Am 15. April 2014 hat die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (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.

---

[3] 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).

(8) Wie aus der Bewertung der Richtlinie 2000/59/EG im Rahmen des Programms zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT-Bewertung) 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 Rahmen des MARPOL-Übereinkommens nicht in vollem Umfang wirksam war. Darüber hinaus haben die Mitgliedstaaten die zentralen Konzepte jener 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 REFIT-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) Diese 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 2008/56/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[4] sowie die Richtlinie 2008/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[5] 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 die getrennte Sammlung von Abfällen erforderlich macht. Darüber hinaus ist das Konzept der erweiterten Herstellerverantwortung ein Leitgrundsatz des Abfallrechts der Union, auf dessen Grundlage die Produkthersteller während des gesamten Lebenszyklus ihrer Produkte für deren Auswirkungen auf die Umwelt verantwortlich sind. Diese Verpflichtungen gelten auch für die Bewirtschaftung von Abfällen von Schiffen.

---

[4] 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).

[5] 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).

(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.

(12a) In der Richtlinie 20xx/.../EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom [...] zur Änderung der Richtlinie 2008/98/EG über Abfälle[6] (Abfallrahmenrichtlinie) werden die Mitgliedstaaten aufgefordert, der Verunreinigung der Meere durch Abfälle ein Ende zu setzen und damit zum Erreichen des von den Vereinten Nationen vorgegebenen Ziels für nachhaltige Entwicklung beizutragen, jegliche Formen der Meeresverschmutzung zu vermeiden und deutlich zu reduzieren.

(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 Mitteilung der Kommission vom 2. Dezember 2015 zum Thema "Den Kreislauf schließen – Ein Aktionsplan der EU für die Kreislaufwirtschaft"[7] wurde 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[, wie auch in MEPC.1/Circular 834 angegeben]. 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. **Es kann mitunter schwierig sein, zu bewerten, ob eine außerhalb der Union gelegene Hafenauffangeinrichtung diesem Standard entspricht.**

---

6 ABl. C [...] vom [...], S. [...].

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

(16) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1069/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates[8] 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.

(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 bieten. 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. **Wenn ein Schiff jedoch eine außergewöhnliche Menge an Abfällen gemäß Anlage V, insbesondere Betriebsabfälle, entlädt, die die in dem Anmeldeformular für die Entladung von Abfällen angegebene maximale Lagerkapazität übersteigt, kann eine zusätzliche direkte Gebühr erhoben werden, um sicherzustellen, dass die mit der Aufnahme dieser außergewöhnlichen Menge an Abfällen verbundenen Kosten keine unverhältnismäßige Belastung für das Kostendeckungssystem eines Hafens verursachen. Dies kann auch der Fall sein, wenn die gemeldete Lagerkapazität übermäßig groß oder unangemessen ist.** Auch der Fischereisektor und die Freizeitbranche sollten angesichts ihres Beitrags zur Entstehung von Abfällen im Meer in dieses System eingebunden werden.

---

[8] 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 (Verordnung über tierische Nebenprodukte) (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 1).

(18a) In bestimmten Mitgliedstaaten wurden Regelungen eingeführt, um eine alternative Finanzierung der Kosten für die Sammlung und Bewirtschaftung von Meeresmüll aus Fanggeräten oder von passiv gefischten Abfällen an Land bereitzustellen. Diese Regelungen könnten auf Vereinbarungen zwischen Häfen und Fischereigemeinschaften in den Mitgliedstaaten beruhen und auf Systeme der erweiterten Herstellerverantwortung gestützt werden, welche die gemäß dieser Richtlinie eingerichteten Kostendeckungssysteme ergänzen sollten. Diese Kostendeckungssysteme, die auf der Erhebung einer zu 100 % indirekten Gebühr für Abfälle von Schiffen beruhen, sollten für sich genommen die Fischereigemeinden nicht davon abhalten, sich an bestehenden Systemen für die Entladung passiv gefischter Abfälle zu beteiligen.

(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. Die Verringerung des Abfallaufkommens wird primär durch eine wirksame Abfalltrennung an Bord im Einklang mit den IMO-Leitlinien für die Anlage V des MARPOL-Übereinkommens und den von der Internationalen Normungsorganisation entwickelten Normen erreicht.

(20) Ladungsrückstände bleiben nach dem Entladen der Fracht am Terminal Eigentum des Frachteigners und haben häufig einen wirtschaftlichen Wert. Aus diesem Grund sollten Ladungsrückstände von dem Kostendeckungssystem und der Anwendung einer indirekten Gebühr ausgenommen werden; die Gebühr für die Entladung von Ladungsrückständen sollte von dem in den vertraglichen Vereinbarungen der beteiligten Parteien oder in anderen lokalen Vereinbarungen benannten Nutzer der Auffangeinrichtung entrichtet werden. Zu den Ladungsrückständen gehören auch die nach dem Reinigen verbleibenden Reste von ölhaltiger oder schädlicher flüssiger Ladung, auf die die Normen für das Einbringen von Abfällen gemäß den Anlagen I und II des MARPOL-Übereinkommens anzuwenden sind und die unter bestimmten, in den genannten Anlagen dargelegten Bedingungen nicht im Hafen entladen werden müssen, damit unnötige Schiffsbetriebskosten und Überlastungen der Häfen vermieden werden.

(21) Die Verordnung (EU) 2017/352 des Europäischen Parlaments und des Rates[9] 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. Diese Richtlinie geht über den mit der genannten Verordnung 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/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[10] 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. **In Fällen, in denen es schwer ist festzustellen, ob in einem Hafen außerhalb der Union angemessene Hafenauffangeinrichtungen vorhanden sind, muss die zuständige Behörde die Anwendung der Ausnahme sehr sorgfältig prüfen.**

---

[9] 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).

[10] 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).

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

(24a) Mit der Richtlinie 2010/65/EU werden die Verwaltungsverfahren für den Seeverkehr vereinfacht und harmonisiert, indem die elektronische Datenübermittlung ausgebaut wird und die Meldeformalitäten gestrafft werden. Mit der Erklärung von Valletta, die der Rat am 8. Juni 2017 angenommen hat, wurde die Europäische Kommission aufgefordert, angemessene Folgemaßnahmen zur Überarbeitung dieser Richtlinie vorzuschlagen. Die Kommission hat vom 25. Oktober 2017 bis zum 18. Januar 2018 eine öffentliche Konsultation zu den Meldeformalitäten für Schiffe durchgeführt. Im Hinblick auf eine effiziente Entwicklung von Informationssystemen sollte die Umsetzung der neuen elektronischen Meldepflichten für Abfälle von Schiffen nicht durch die Umsetzung des jüngst von der Kommission angenommenen Vorschlags für eine Verordnung zur Entwicklung eines Single-Window-Umfelds für den europäischen Seeverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 2010/65/EU geändert werden.

(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.

(25a) In ihrem Leitfaden MEPC.1/Circular 834 sieht die IMO die Meldung etwaiger Unzulänglichkeiten der Hafenauffangeinrichtungen vor. Nach diesem Verfahren kann ein Schiff solche Unzulänglichkeiten der Verwaltung des Flaggenstaats melden, die ihrerseits die IMO und den Hafenstaat über den Vorfall unterrichtet. Der Hafenstaat sollte den Bericht prüfen und angemessen darauf reagieren, indem er die IMO und den Flaggenstaat unterrichtet. Würden derartige Meldungen über etwaige Unzulänglichkeiten direkt an das in dieser Richtlinie vorgesehene Informations-, Überwachungs- und Durchsetzungssystem erfolgen, könnten sie anschließend an das GISIS-System weitergeleitet werden, was die Mitgliedstaaten – als Flaggenstaat und als Hafenstaat – von ihrer Berichterstattungspflicht gegenüber der IMO entbinden würde.

(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.

(26a) Wegen der Art seiner Verkehrsmuster, die durch häufiges Anlaufen von Häfen gekennzeichnet sind, ist der Kurzstreckenseeverkehr im Rahmen der geltenden Regelung für die Entladung von Abfällen in Hafenauffangeinrichtungen mit erheblichen Kosten konfrontiert, da bei jedem Anlaufen eines Hafens eine Gebühr zu entrichten ist. Gleichzeitig sind Abfahrtsdichte und Regelmäßigkeit im Kurzstreckenseeverkehr nicht ausreichend hoch, sodass aus diesen Gründen keine Befreiung von der Entrichtung der Gebühr und der Entladung von Abfällen gewährt werden kann. Um die finanzielle Belastung des Sektors zu begrenzen, sollte es möglich sein, differenzierte Gebühren zu erheben, die sich danach richten, welche Transportaufgaben das betreffende Schiff wahrnimmt.

(27) Die Beratungen der 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 zusammenkamen, wurden im Dezember 2017 wegen der Aufnahme der interinstitutionellen Verhandlungen aufgeschoben. Da die Untergruppe der Kommission wertvolle Hinweise und Fachwissen geliefert hat, wäre es wünschenswert, eine ähnliche Expertengruppe einzurichten und damit zu beauftragen, die bei der Umsetzung dieser Richtlinie gesammelten Erfahrungen 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[11] 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. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente gleichzeitig, zügig und angemessen an das Europäische Parlament und den Rat weitergeleitet werden und dass die genannten Konsultationen mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung[12] niedergelegt wurden. Um insbesondere eine gleichberechtigte Beteiligung an der Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte zu gewährleisten, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der mit der Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte befassten Sachverständigengruppen der Kommission.

---

11 Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

12 ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

(31) Da das Ziel dieser Richtlinie, nämlich der Schutz der Meeresumwelt durch Verhinderung des Einbringens von Abfällen auf See, von den Mitgliedstaaten 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 Verwirklichung 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.

(32a) Um Binnenmitgliedstaaten, die weder über Häfen noch über ihre Flaggen führende Schiffe, die in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen, verfügen, keinen unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand aufzuerlegen, sollte diesen Mitgliedstaaten gestattet werden, von den Bestimmungen dieser Richtlinie abzuweichen. Allerdings sollten die Binnenmitgliedstaaten, die über ihre Flagge führende Schiffe verfügen, nur von den Bestimmungen abweichen dürfen, die für Häfen gelten. Dies bedeutet, dass sie nicht zur Umsetzung dieser Richtlinie oder bestimmter Vorschriften dieser Richtlinie verpflichtet sind, solange diese Bedingungen erfüllt sind.

(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

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

a) "Schiff" ein seegehendes Wasserfahrzeug jeder Art, das in der Meeresumwelt eingesetzt wird, einschließlich Fischereifahrzeuge, 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 und die in den Geltungsbereich der Anlagen I, II, IV, V und VI des MARPOL-Übereinkommens fallen, sowie passiv gefischte Abfälle;

ca) "passiv gefischte Abfälle" Abfälle, die bei Fischfangtätigkeiten in Netzen gesammelt werden;

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

e) "Hafenauffangeinrichtungen" alle festen, schwimmenden oder mobilen Vorrichtungen, die die Dienstleistung des Auffangens von Abfällen von Schiffen erbringen 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 Freizeitzwecke bestimmt ist und nicht für den Handel eingesetzt wird;

h) […]

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 vornehmlich dazu dient, Schiffe aufzunehmen;

k) […]

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 [...][13];

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;

---

[13] SE: schlägt eine Frist von mindestens drei Monaten vor.

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 Seeschifffahrtsorganisation eingerichtete Globale Integrierte Schifffahrtsinformationssystem;

q) "indirekte Gebühr" eine Gebühr, die für die Bereitstellung der Dienstleistungen von Hafenauffangeinrichtungen gezahlt wird, unabhängig von der tatsächlichen Entladung von Abfällen von Schiffen.

Die in den Buchstaben c**, ca** und d definierten "Abfälle von Schiffen" werden als Abfall im Sinne des Artikels 3 Nummer 1 der Richtlinie 2008/98/EG angesehen.

Artikel 3

Geltungsbereich

(1) Diese Richtlinie gilt für

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

b) alle Häfen der Mitgliedstaaten, die normalerweise von in den Geltungsbereich des Buchstaben a fallenden Schiffen angelaufen werden. Für die Zwecke dieser Richtlinie, und um unnötige Verzögerungen für Schiffe zu vermeiden, können die Mitgliedstaaten beschließen, die Ankergebiete von ihren Häfen [...] **für die Zwecke** der Anwendung der Artikel 6, 7 und 8 auszunehmen.

(2) Die Mitgliedstaaten ergreifen Maßnahmen um sicherzustellen, dass Schiffe, die nicht in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallen, ihre Abfälle – soweit dies vernünftigerweise möglich ist – im Einklang mit dieser Richtlinie entladen.

(3) Mitgliedstaaten, die weder Häfen noch ihre Flagge führende Schiffe haben, die in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallen, können von den Bestimmungen dieser Richtlinie abweichen, mit Ausnahme der Verpflichtung gemäß Unterabsatz 3.

Mitgliedstaaten, die keine Häfen haben, die in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallen, können von den Bestimmungen dieser Richtlinie abweichen, die ausschließlich für Häfen gelten.

Diejenigen Mitgliedstaaten, die die in diesem Artikel dargelegte Ausnahmeregelung in Anspruch nehmen möchten, teilen der Kommission bis spätestens [Datum der Umsetzung dieser Änderungsrichtlinie] mit, ob die Voraussetzungen erfüllt sind, und unterrichten die Kommission jährlich über alle etwaigen anschließend eingetretenen Änderungen. Solange diese Mitgliedstaaten diese Richtlinie nicht umgesetzt und durchgeführt haben, dürfen sie keine Häfen haben, die in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallen, und keinen Schiffen oder Booten, die in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallen, erlauben, ihre Flagge zu führen.

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

a) die Hafenauffangeinrichtungen 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;

b) die Formalitäten und praktischen Modalitäten für die Inanspruchnahme der Einrichtungen einfach und zügig verlaufen, damit unnötige Verzögerungen für die Schiffe vermieden werden;

ba) die Schiffe durch die für die Entladung erhobenen Gebühren nicht davon abgehalten werden, die Hafenauffangeinrichtungen in Anspruch zu nehmen;

c) die Hafenauffangeinrichtungen die umweltgerechte Bewirtschaftung der Abfälle von Schiffen 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 des Europäischen Parlaments und des Rates[14] und der Richtlinie 2006/66/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[15] vorgeschrieben – für die getrennte Sammlung von Abfällen von Schiffen in Häfen. Um dieses Verfahren zu erleichtern, können die Hafenauffangeinrichtungen die einzelnen Fraktionen von Abfällen gemäß den im MARPOL-Übereinkommen definierten Abfallkategorien getrennt sammeln, wobei die Leitlinien des Übereinkommens zu berücksichtigen sind. Dieser Buchstabe gilt unbeschadet der strengeren Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 1069/2009 für die Bewirtschaftung von Küchen- und Speiseabfällen von international eingesetzten Verkehrsmitteln.

(3) Die Mitgliedstaaten in ihrer Eigenschaft als Flaggenstaat verwenden die Formulare und Verfahren der IMO, um der IMO sowie den Behörden des Hafenstaates etwaige Unzulänglichkeiten der Hafenauffangeinrichtungen zu melden.

[…]

Die Mitgliedstaaten in ihrer Eigenschaft als Hafenstaat untersuchen alle gemeldeten Fälle etwaiger Unzulänglichkeiten und verwenden die Formulare und Verfahren der IMO, um die IMO und den Flaggenstaat, der die Meldung gemacht hat, über die Ergebnisse der Untersuchung zu unterrichten.

(5) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass alle am Entladen oder Auffangen von Abfällen von Schiffen beteiligten Parteien Schadenersatzansprüche infolge unnötiger Verzögerungen stellen können.

---

14 Richtlinie 2012/19/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2012 über Elektro- und Elektronik-Altgeräte (ABl. L 197 vom 24.7.2012, S. 38).

15 Richtlinie 2006/66/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. September 2006 über Batterien und Akkumulatoren sowie Altbatterien und Altakkumulatoren und zur Aufhebung der Richtlinie 91/157/EWG (ABl. L 266 vom 26.9.2006, S. 1).

Artikel 5

Abfallbewirtschaftungspläne

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass für jeden Hafen ein geeigneter Abfallbewirtschaftungsplan vorhanden ist, der nach regelmäßigen Konsultationen mit den beteiligten Parteien, insbesondere den Hafennutzern oder deren Vertretern **und** gegebenenfalls den örtlichen zuständigen Behörden, den Betreibern der Hafenauffangeinrichtungen und den Organisationen, die die Pflichten im Rahmen der erweiterten Herstellerverantwortung umsetzen, 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. [...]

(1a)[16] **Im Hinblick auf die Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung der Abfallbewirtschaftungspläne gemäß Absatz 1 erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte zur detaillierten Festlegung der Elemente, die in diesen Plänen enthalten sein müssen; sie umfassen alle Arten von Abfällen von Schiffen, die den Hafen normalerweise anlaufen, und legen die Größe des Hafens und die Arten von Schiffen, die diesen Hafen anlaufen, zugrunde. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 20 Absatz 2 erlassen. Der erste dieser Durchführungsrechtsakte wird spätestens am** [*ABl.: bitte Datum des Inkrafttretens + 12 Monate einsetzen*] **erlassen.**

(2) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die folgenden in den Abfallbewirtschaftungsplänen enthaltenen Informationen über die Verfügbarkeit geeigneter Auffangeinrichtungen in ihren Häfen den Schiffsbetreibern klar mitgeteilt und in leicht zugänglicher Weise öffentlich verfügbar gemacht werden:

a) Standort der Hafenauffangeinrichtung für jeden Anlegeplatz;

b) Liste der von dem Hafen normalerweise bewirtschafteten Abfälle von Schiffen;

c) Liste der Kontaktstellen, der Betreiber von Hafenauffangeinrichtungen sowie der angebotenen Dienstleistungen;

d) Beschreibung der Verfahren für die Entladung der Abfälle;

---

16 Kommission: Vorbehalt.

e) Beschreibung der Kostendeckungssysteme, einschließlich der indirekten Gebühren und der Grundlage, auf der sie berechnet wurden, sowie gegebenenfalls der Abfallbewirtschaftungssysteme und -fonds;

f) […]

Gemäß der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[17] werden diese Informationen außerdem in dem in Artikel 14 dieser Richtlinie genannten Teil des Informations-, Überwachungs- und Durchsetzungssystems elektronisch verfügbar gemacht und aktualisiert.

(3) 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 Hafenauffangeinrichtungen und deren Verfügbarkeit für jeden Hafen angegeben wird.

(4) Die Mitgliedstaaten bewerten und genehmigen den Abfallbewirtschaftungsplan und sorgen dafür, dass dieser zumindest alle fünf[18] Jahre nach seiner Genehmigung oder erneuten Genehmigung und nach bedeutenden Änderungen des Hafenbetriebs erneut genehmigt wird. Diese Änderungen umfassen unter anderem strukturelle Veränderungen in Bezug auf die den Hafen anlaufenden Schiffe, die Entwicklung neuer Infrastruktur, Änderungen des Bedarfs an und der Bereitstellung von Hafenauffangeinrichtungen sowie neue Techniken für die Abfallbehandlung an Bord.

Die Mitgliedstaaten überwachen die Durchführung des Abfallbewirtschaftungsplans durch den Hafen. Wurden während dieses Fünfjahreszeitraums keine bedeutenden Änderungen vorgenommen, kann die erneute Genehmigung in Form einer Validierung der bestehenden Pläne erfolgen.

(5) […]

---

17 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).

18 MT: schlägt drei Jahre vor.

ABSCHNITT 3
ENTLADUNG VON ABFÄLLEN VON SCHIFFEN

Artikel 6

Voranmeldung von Abfällen

(1) Der Betreiber, Makler oder Kapitän eines in den Geltungsbereich der Richtlinie 2002/59/EG fallenden Schiffes, das einen Hafen in der Union anlaufen möchte, füllt das in Anhang 2 dieser Richtlinie enthaltene Formular wahrheitsgemäß und genau aus und übermittelt diese Angaben der von dem Hafenmitgliedstaat benannten Behörde oder Stelle

a) mindestens 24 Stunden vor der Ankunft, sofern der Anlaufhafen bekannt ist; oder

b) sobald der Anlaufhafen bekannt ist, falls diese Information weniger als 24 Stunden vor der Ankunft vorliegt; oder

c) spätestens beim Auslaufen aus dem zuletzt angelaufenen Hafen, falls die Fahrtdauer weniger als 24 Stunden beträgt.

(2) Gemäß der Richtlinie 2002/59/EG und der Richtlinie 2010/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates[19] 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.

(3) Die in Absatz 1 genannten Angaben sind – vorzugsweise in elektronischer Form – mindestens bis zum nächsten Anlaufhafen an Bord verfügbar und werden auf Verlangen den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten vorgelegt.

(4) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die gemäß diesem Artikel mitgeteilten Angaben überprüft und unverzüglich an die zuständigen Durchsetzungsbehörden weitergeleitet werden.

---

[19] 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 und zur Aufhebung der Richtlinie 2002/6/EG (ABl. L 283 vom 29.10.2010, S. 1).

Artikel 7

Entladung von Abfällen von Schiffen

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

(2)[20] Nach der Entladung füllt der Betreiber der Hafenauffangeinrichtung oder die Behörde des Hafens, in dem die Abfälle entladen wurden, das in Anhang 3 enthaltene Formular wahrheitsgemäß und genau aus und stellt dem Schiff eine Abfallabgabebescheinigung aus, die unverzüglich bereitgestellt wird.

Die Anforderung gemäß Unterabsatz 1 gilt nicht für **kleine** Häfen mit unbemannten Einrichtungen oder kleine entlegene Häfen, sofern der Mitgliedstaat, in dem sich solche Häfen befinden, diese Häfen auf elektronischem Wege in dem in Artikel 14 dieser Richtlinie genannten Teil des Informations-, Überwachungs- und Durchsetzungssystems angegeben hat.

(3) Gemäß den Richtlinien 2002/59/EG und 2010/65/EU übermittelt der Betreiber, Makler oder Kapitän eines in den Geltungsbereich der Richtlinie 2002/59/EG fallenden Schiffes die Angaben aus der Abfallabgabebescheinigung vor dem Auslaufen – oder sobald sie eingegangen sind – auf elektronischem Wege an den in Artikel 14 dieser Richtlinie genannten Teil des Informations-, Überwachungs- und Durchsetzungssystems.

Die in diesem Absatz genannten Angaben aus der Abfallabgabebescheinigung werden an Bord gemeinsam mit dem entsprechenden Öltagebuch, Ladungstagebuch, Mülltagebuch oder Müllbehandlungsplan mitgeführt und auf Verlangen den Behörden der Mitgliedstaaten vorgelegt.

(4) [**…**]

(5) Unbeschadet des Absatzes 1 kann ein Schiff seine Fahrt zum nächsten Anlaufhafen fortsetzen, ohne seine Abfälle zu entladen, wenn

---

20 FR: schlägt vor, die Pflicht zur Ausstellung einer Bescheinigung auf Schiffe von mehr als 45 m Länge zu beschränken.

a) 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; [...]

aa) aus den Angaben, die an Bord von Schiffen außerhalb des Geltungsbereichs der Richtlinie 2002/59/EG verfügbar sind, 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, oder

b) das Schiff weniger als 24 Stunden oder bei widrigen Witterungsbedingungen ankert, sofern das Ankergebiet nicht gemäß Artikel 3 aus dem Geltungsbereich des Hafens ausgenommen wurde.

(6) 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.

(7) Kann auf Grundlage der verfügbaren Angaben, einschließlich der elektronisch in dem in Artikel 14 genannten Informations-, Überwachungs- und Durchsetzungssystem oder im GISIS verfügbaren Angaben, nicht festgestellt werden, dass im nächsten Anlaufhafen geeignete Einrichtungen zur Verfügung stehen, oder ist dieser Hafen nicht bekannt, so fordert der Mitgliedstaat das Schiff auf, vor dem Auslaufen alle Abfälle zu entladen, die im nächsten Anlaufhafen nicht angemessen aufgefangen und behandelt werden können.

(8) Absatz 5 gilt unbeschadet strengerer Anforderungen für Schiffe, die im Einklang mit dem Völkerrecht erlassen wurden.

Artikel 8[21]

Kostendeckungssysteme

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Kosten für den Betrieb von Hafenauffangeinrichtungen für die Aufnahme und Behandlung von Abfällen von Schiffen außer Ladungsrückständen durch eine von den Schiffen zu erhebende Gebühr gedeckt werden. Die Mitgliedstaaten können gestatten, dass die Kostendeckung durch alternative Finanzierungssysteme ergänzt wird, gegebenenfalls etwa durch Einnahmen aus Abfallbewirtschaftungssystemen und -fonds. [...]

(1a)[22] **Im Hinblick auf die Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung der Kostendeckungssysteme gemäß Absatz 1 erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der Kategorien von Kosten und Nettoeinnahmen im Zusammenhang mit dem Betrieb und der Verwaltung von Hafenauffangeinrichtungen auf der Grundlage einer Bewertung sämtlicher folgender Elemente:**

a) direkte Betriebskosten, die sich aus der tatsächlichen Entladung von Abfällen von Schiffen ergeben;

b) indirekte Verwaltungskosten, die sich aus der Verwaltung des Systems im Hafen ergeben;

c) Nettoeinnahmen aus alternativen Finanzierungssystemen, einschließlich Abfallbewirtschaftungssystemen und verfügbarer nationaler oder regionaler Finanzierungsmittel.

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 20 Absatz 2 erlassen. Der erste dieser Durchführungsrechtsakte wird spätestens am [*ABl.: bitte Datum des Inkrafttretens + 12 Monate einsetzen*] **erlassen.**

(2) 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:

---

21 DE, EL: allgemeiner Prüfungsvorbehalt.
22 Kommission: Vorbehalt.

a) die Schiffe zahlen unabhängig von der Entladung von Abfällen in einer Hafenauffangeinrichtung eine indirekte Gebühr;

b) die indirekte Gebühr muss die indirekten Verwaltungskosten sowie einen erheblichen Teil der [...] direkten Betriebskosten abdecken. Der erhebliche Teil der direkten Betriebskosten entspricht mindestens 30 % der gesamten im Vorjahr angefallenen direkten Kosten für die tatsächliche Entladung von Abfällen;

c) um einen größtmöglichen Anreiz für die Entladung von Abfällen gemäß Anlage V des MARPOL-Übereinkommens, bei denen es sich nicht um Ladungsrückstände handelt, zu schaffen, wird keine direkte Gebühr für diese Abfälle erhoben, um ein Entladerecht ohne zusätzliche direkte Entgelte auf der Grundlage des Volumens der entladenen Abfälle zu gewährleisten, es sei denn dieses Volumen der entladenen Abfälle übersteigt die in dem Formular gemäß Anhang 2 dieser Richtlinie genannte maximale spezifische Lagerkapazität[23]. Passiv gefischte Abfälle fallen unter diese Regelung, einschließlich des Entladerechts;

ca) um zu vermeiden, dass die Kosten für Sammlung und Behandlung passiv gefischter Abfälle ausschließlich von den Hafennutzern getragen werden, können die Mitgliedstaaten beschließen, diese Kosten mit den Einnahmen zu decken, die durch die [...] alternativen Finanzierungssysteme**, einschließlich Abfallbewirtschaftungssystemen und verfügbarer nationaler oder regionaler Finanzierungsmittel,** generiert werden;

d) die indirekte Gebühr darf nicht die Kosten für Abfälle aus Abgasreinigungssystemen einschließen, die auf der Grundlage der Art und der Menge der entladenen Abfälle gedeckt werden.

(3) Der gegebenenfalls vorhandene Kostenanteil, der nicht durch die unter Buchstabe b genannte Gebühr gedeckt ist, wird auf der Grundlage der Art und der Menge der tatsächlich von dem Schiff entladenen Abfälle gedeckt.

(4) […]

(4a) Die Gebühren können auf Grundlage der folgenden Elemente differenziert gestaltet werden:

a) Kategorie, Art und Größe des Schiffs;

---

[23] Kommission: Vorbehalt.

b) [...]

c) Erbringung von Diensten für Schiffe außerhalb der normalen Betriebszeiten im Hafen **oder**

d) Gefährlichkeit der Abfälle; [...]

e) [...]

(4b) Die Gebühren können auf Grundlage der folgenden Elemente verringert werden:

a) Art des Handels, für den das Schiff eingesetzt wird, insbesondere wenn das Schiff im Kurzstrecken-Seehandel eingesetzt wird, oder

b) Bauart, Ausrüstung und Betrieb des Schiffs, mit denen nachgewiesen wird, dass das Schiff geringere Abfallmengen erzeugt und seine Abfälle nachhaltig und umweltverträglich bewirtschaftet.

(4**c**) [...] Die Kommission erlässt bis spätestens [*ABl.: bitte Datum des Inkrafttretens + 12 Monate einsetzen*] Durchführungsrechtsakte, um die Kriterien festzulegen, anhand deren bestimmt wird, ob ein Schiff die in Absatz **4b Buchstabe b** genannten Anforderungen in Bezug auf die Abfallbewirtschaftung an Bord erfüllt. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 20 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

(5) […]

(6) Um sicherzustellen, dass die erhobenen Gebühren fair, transparent und nichtdiskriminierend sind und den Kosten der bereitgestellten und gegebenenfalls in Anspruch genommenen Einrichtungen und Dienstleistungen entsprechen, werden den Hafennutzern die Höhe der Gebühren und deren Berechnungsgrundlage zugänglich gemacht.

Artikel 9

Ausnahmen

(1) Die Mitgliedstaaten können ein Schiff, das ihre Häfen anläuft, von den Verpflichtungen nach Artikel 6, Artikel 7 Absatz 1 und Artikel 8 befreien, wenn hinreichend nachgewiesen werden kann, dass die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

a) Das Schiff läuft im Liniendienst häufig und regelmäßig einen Hafen an,

b) die Entladung der Abfälle und die Entrichtung der Gebühren sind aufgrund einer vorhandenen Vereinbarung in einem auf der Fahrtstrecke des Schiffes liegenden Hafen gewährleistet, und

c) die Vereinbarung gemäß Buchstabe b wird anhand eines unterzeichneten Vertrags mit einem Hafen oder Abfallentsorgungsunternehmen, Abfallabgabebescheinigungen und der Bestätigung belegt, dass die Vereinbarung allen Häfen auf der Fahrtstrecke des Schiffes gemeldet und von dem Hafen akzeptiert wurde, in dem Entladung und Zahlung erfolgen. [...][24][25][26].

(2) 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.

(3) 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.

---

24 NL: schlägt vor, folgenden Buchstaben d anzufügen: "ungeachtet der im Auslaufhafen gewährten Ausnahme darf ein Schiff die Fahrt zum nächsten Anlaufhafen nicht fortsetzen, wenn nicht ausreichend spezifische Lagerkapazität für alle bisher angefallenen und während der beabsichtigten Fahrt des Schiffes bis zum nächsten Anlaufhafen noch anfallenden Abfälle vorhanden ist".

25 Kommission: Vorbehalt.

26 ES, FI: Vorbehalt.

(4) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Vereinbarungen über die Entladung und Entrichtung der Gebühren für Schiffe, 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

[…]

Artikel 12

Überprüfungen außerhalb der Hafenstaatkontrolle

[…]

Artikel 12a

Überprüfungspflichten

(1) Die Mitgliedstaaten führen bei den Schiffen, die ihre Häfen anlaufen, Überprüfungen durch, die sich auf mindestens 10 % der Gesamtzahl der einzelnen Schiffe, die jährlich den betreffenden Mitgliedstaat anlaufen, erstrecken. Die Gesamtzahl der einzelnen Schiffe, die einen Mitgliedstaat anlaufen, wird als die durchschnittliche Zahl der einzelnen Schiffe in den drei vorangegangenen Jahren berechnet, wie sie über das in Artikel 13 genannte Informations-, Überwachungs- und Durchsetzungssystem gemeldet wird.

(2) […]

(3) Die Mitgliedstaaten halten die Zahl der in Absatz 1 [...] angegebenen Überprüfungen ein, indem sie Schiffe auf der Grundlage eines risikobasierten Auswahlmechanismus der Union auswählen. Um die Einheitlichkeit der Überprüfungen sicherzustellen und einheitliche Bedingungen für die Auswahl der Schiffe für Überprüfungen zu schaffen, werden der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen, um nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 19 Absatz 2 die Grundsätze und Komponenten eines risikobasierten Auswahlmechanismus der Union festzulegen.

Bei der Auswahl der zu überprüfenden Schiffe richten die Mitgliedstaaten besonderes Augenmerk auf

a) Schiffe, die die Meldeanforderungen der Artikel 6 und 7 nicht erfüllt haben,

b) Schiffe, bei denen die Prüfung der gemäß den Artikeln 6, 7 und 9 gemeldeten Angaben andere Gründe für die Annahme ergeben hat, dass das Schiff die Vorschriften dieser Richtlinie nicht erfüllt.

(4) […]

(5) Die Mitgliedstaaten legen Verfahren für die Überprüfung von Schiffen, die nicht in den Geltungsbereich der Richtlinie 2002/59/EG fallen, fest, um **– soweit durchführbar –** die Einhaltung dieser Richtlinie zu gewährleisten.

(6) 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 dieser 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

(1) 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).

(2) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die folgenden Daten gemäß der Richtlinie 2010/65/EU[27] auf elektronischem Wege und innerhalb einer angemessenen Frist gemeldet werden:

a) Angaben zum genauen Zeitpunkt der Ankunft und zum Zeitpunkt des Auslaufens jedes Schiffes, das in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2002/59/EG fällt und einen Hafen der EU anläuft, ebenso wie ein Identifizierungsmerkmal des betreffenden Hafens;

b) die in der Voranmeldung von Abfällen gemäß Anhang 2 enthaltenen Angaben;

c) die in der Abfallabgabebescheinigung gemäß Anhang 3 enthaltenen Angaben;

d) die im Ausnahmezeugnis gemäß Anhang 5 enthaltenen Angaben.

(3) […]

(4) Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass die in Artikel 5 Absatz 2 aufgelisteten Angaben dem SafeSeaNet in elektronischer Form verfügbar gemacht werden.

---

[27] FR: Vorbehalt bezüglich der Überarbeitung der Richtlinie 2010/65/EU in Erwartung der Prüfung des vorgeschlagenen Texts der Überarbeitung (Artikel 14 und 15).

Artikel 15

Erfassung von Überprüfungen

(1) 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.

(2) 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.

(3) […]

(4) Die Kommission stellt sicher, dass anhand der Überprüfungsdatenbank alle einschlägigen Daten abgerufen werden können, die von den Mitgliedstaaten zur Überwachung der Umsetzung dieser Richtlinie gemeldet werden. Die Kommission stellt ferner sicher, dass die Überprüfungsdatenbank Informationen für den risikobasierten Auswahlmechanismus der Union bereitstellt.

(5) 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

(1) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 19 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.

(2) Die Kommission kann die Anhänge **2, 3 und 5**[28] im Wege von delegierten Rechtsakten auch ändern, 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.

(3)[29] 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-Übereinkommens nicht anzuwenden.

---

28 Kommission: Vorbehalt bezüglich der Streichung der Anhänge 1 und 4.
29 BE, DE, IT, MT, NL: Vorbehalt.

(4) Die in diesem Artikel vorgesehenen 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

(-1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 18 Absätze 1, 2 und 3 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem [*Datum des Inkrafttretens dieser Richtlinie*] 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.

(2) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 18 Absätze 1, 2 und 3 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.

(2a) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung enthaltenen Grundsätzen.

(3) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(4) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 18 Absätze 1, 2 und 3 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission 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

(1) Die Kommission wird von dem mit der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates[30] eingesetzten Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

Artikel 21

Änderung der Richtlinie 2009/16/EG

[…]

---

30 Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. November 2002 zur Einsetzung eines Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) sowie zur Änderung der Verordnungen über die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1).

Artikel 22

Änderung der Richtlinie 2010/65/EU

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

Teil A Nummer 4 des Anhangs erhält folgende Fassung:

"(4) Meldung von Abfällen von Schiffen, einschließlich Rückständen

Artikel 6, 7 und 9 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

Spätestens sieben Jahre nach dem [Datum des Inkrafttretens] überprüft die Kommission diese Richtlinie und legt die Ergebnisse der Überprüfung dem Europäischen Parlament und dem Rat vor.

Artikel 25

Umsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis spätestens [36 Monate nach Inkrafttreten] die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

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

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 ... am ...

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

ANHÄNGE ZUR ANLAGE[31]

ANHANG 1

[...]

[31] Kommission: Vorbehalt bezüglich der Streichung der Anhänge 1 und 4.

[...]

ANHANG 2

STANDARDFORMAT FÜR DAS ANMELDEFORMULAR FÜR DIE ENTLADUNG VON ABFÄLLEN IN HAFENAUFFANGEINRICHTUNGEN

Mitteilung über die Entladung von Abfällen in: *(Name des Anlaufhafens gemäß Artikel 6 der Richtlinie XXXX/XX/EU)*

Dieses Formular sollte gemeinsam mit dem entsprechenden gemäß dem MARPOL-Übereinkommen erforderlichen Öltagebuch, Ladungstagebuch oder Mülltagebuch an Bord des Schiffes mitgeführt werden.

1. ANGABEN ZUM SCHIFF

1.1 Name des Schiffes:	1.5 Reeder oder Betreiber:
1.2 IMO-Nummer:	1.6 Unterscheidungssignal:
	1.6a MMSI-Nummer:
1.3 Bruttoraumzahl:	1.7 Flaggenstaat:
H Schiffstyp: ☐Öltankschiff ☐ Chemikalientankschiff ☐ Massengutschiff ☐Containerschiff ☐sonstiges Frachtschiff ☐ Fahrgastschiff ☐ Ro-Ro-Frachtschiff ☐Sonstiges (bitte angeben):	

2. ANGABEN ZU HÄFEN UND ROUTE

2.1 Ort/Bezeichnung des Terminals:	2.6 Letzter Hafen, in dem Abfälle entladen wurden:
2.2 Anlaufdatum und -zeit:	2.7 Datum der letzten Entladung:
2.3 Auslaufdatum und -zeit:	2.8 Nächster Entladehafen:
2.4 Letzter Hafen und Staat:	2.9 Person, die dieses Formular vorlegt (falls andere Person als der Kapitän):
2.5 Nächster Hafen und Staat (sofern bekannt):	

3. ART UND MENGE DER ABFÄLLE UND LAGERKAPAZITÄT[32]

Art	Zu entladender Abfall (m^3)	Maximale Lagerkapazität (m^3)	Menge des an Bord verbleibenden Abfalls (m^3)	Hafen, in dem der verbleibende Abfall entladen wird	Geschätzte Abfallmenge, die zwischen Meldung und nächstem Anlaufhafen anfällt (m^3)
Anlage I MARPOL-Übereinkommen – Öl					
Ölhaltiges Bilgenwasser					
Ölhaltige Rückstände (Schlamm)					
Ölhaltiges Tankwaschwasser					
Schmutziges Ballastwasser					
Ablagerungen und Schlämme aus der Tankreinigung					
Sonstiges (bitte angeben)					

32 SI: schlägt eine Kategorie für "sonstige" Abfälle vor.

Anlage II MARPOL-Übereinkommen – Schädliche flüssige Stoffe[33]					
Stoff der Gruppe X					
Stoff der Gruppe Y					
Stoff der Gruppe Z					
OS – Sonstige Stoffe					
Anlage IV MARPOL-Übereinkommen – Schiffsabwasser					
Anlage V MARPOL-Übereinkommen – Schiffsmüll					
A. Kunststoff					
B. Lebensmittelabfälle					
C. Haushaltsabfälle (z. B. Papiererzeugnisse, Lumpen, Glas, Metall, Flaschen, Steingut)					
D. Speiseöl					
E. Asche aus Verbrennungsanlagen					
F. Betriebsabfälle					
G. Tierkörper					
H. Fanggerät					
I. Elektro- und Elektronik-Altgeräte					
J. Ladungsrückstände[34] (HME)					
K. Ladungsrückstände[35] (nicht-HME)					
Anlage VI MARPOL-Übereinkommen – Luftverunreinigung durch Schiffe					
Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen und Ausrüstungsgegenstände, die solche Stoffe enthalten[36]					
Rückstände aus Abgasreinigungssystemen					

[33] Angabe der offiziellen Versandbezeichnung für den betreffenden schädlichen flüssigen Stoff.

[34] Auch Schätzwerte sind zulässig. Angabe der offiziellen Versandbezeichnung für das Trockengut.

[35] Auch Schätzwerte sind zulässig. Angabe der offiziellen Versandbezeichnung für das Trockengut.

[36] Emissionen im Zuge der normalen Instandhaltungsarbeiten an Bord.

Andere Abfälle, die nicht unter das MARPOL-Übereinkommen fallen					
Passiv gefischte Abfälle					

Anmerkungen

1. Diese Angaben werden für die Zwecke der Hafenstaatkontrolle und anderer Überprüfungen verwendet.

2. Dieses Formular ist auszufüllen, es sei denn, dem Schiff wird gemäß Artikel 9 der Richtlinie XXXX/XXXX/EU eine Ausnahme gewährt.

ANHANG 3

STANDARDFORMAT FÜR DIE ABFALLABGABEBESCHEINIGUNG

Der benannte Vertreter des Betreibers der Hafenauffangeinrichtung übermittelt dem Kapitän eines Schiffes, das Abfälle gemäß Artikel 7 der Richtlinie XXXX/XX/EU entladen hat, das folgende Formular.

Dieses Formular ist gemeinsam mit dem entsprechenden gemäß dem MARPOL-Übereinkommen erforderlichen Öltagebuch, Ladungstagebuch oder Mülltagebuch an Bord des Schiffes mitzuführen.

1. ANGABEN ZUR AUFFANGEINRICHTUNG UND ZUM HAFEN

1.1.	Ort/Bezeichnung des Terminals:
1.2.	Betreiber der Auffangeinrichtung:
1.3.	Betreiber der Behandlungsanlage – falls abweichend:
1.4.	Datum und Uhrzeit der Entladung von: bis:

2. ANGABEN ZUM SCHIFF

2.1.	Name des Schiffes:	2.5. Reeder oder Betreiber:	
2.2.	IMO-Nummer:	2.6. Unterscheidungssignal: MMSI-Nummer:	
2.3.	Bruttoraumzahl:	2.7. Flaggenstaat:	
2.4.	Schiffstyp: □ Öltankschiff □Chemikalientankschiff □Massengutschiff □ Containerschiff ☐Sonstiges Frachtschiff ☐Fahrgastschiff ☐Ro-Ro-Frachtschiff ☐Sonstiges (bitte angeben)		

3. ART UND MENGE DER AUFGEFANGENEN ABFÄLLE[37]

Anlage I MARPOL-Übereinkommen – Öl	**Menge (m^3)**		**Anlage V MARPOL-Übereinkommen – Schiffsmüll**	**Menge (m^3)**
Ölhaltiges Bilgenwasser			A. Kunststoff	
Ölhaltige Rückstände (Schlamm)			B. Lebensmittelabfälle	
Ölhaltiges Tankwaschwasser			C. Haushaltsabfälle (z. B. Papiererzeugnisse, Lumpen, Glas, Metall, Flaschen, Steingut)	
Schmutziges Ballastwasser			D. Speiseöl	
Ablagerungen und Schlämme aus der Tankreinigung			E. Asche aus Verbrennungsanlagen	
Sonstiges (bitte angeben)			F. Betriebsabfälle	

37 SI: schlägt eine Kategorie für "sonstige" Abfälle vor.

Anlage II MARPOL-Übereinkommen – Schädliche flüssige Stoffe	**Menge (m^3)/Bezeichnung[5]**		G. Tierkörper	
Stoff der Gruppe X			H. Fanggerät	
Stoff der Gruppe Y			I. Elektro- und Elektronik-Altgeräte	
			J. Ladungsrückstände[6] (HME)	
			K. Ladungsrückstände[6] (nicht-HME)	
			Anlage VI MARPOL-Übereinkommen – Luftverunreinigung durch Schiffe	**Menge (m^3)**
Stoff der Gruppe Z			Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen und Ausrüstungsgegenstände, die solche Stoffe enthalten	
OS – Sonstige Stoffe			Rückstände aus Abgasreinigungssystemen	
Anlage IV MARPOL-Übereinkommen – Schiffsabwasser	**Menge (m^3)**		**Andere Abfälle, die nicht unter das MARPOL-Übereinkommen fallen**	**Menge (m^3)**
			Passiv gefischte Abfälle	

Ich bestätige im Namen der Hafenauffangeinrichtung, dass die oben genannten Abfälle/Rückstände entladen wurden.

Unterschrift: ……. Vollständiger Name und Firmenstempel: …….

[5] Angabe der offiziellen Versandbezeichnung für den betreffenden schädlichen flüssigen Stoff.

[6] Angabe der offiziellen Versandbezeichnung für das Trockengut.

ANHANG 4

[...]

[...]

ANHANG 5

Ausnahmezeugnis

AUSNAHMEZEUGNIS GEMÄSS ARTIKEL 9
IN BEZUG AUF DIE ANFORDERUNGEN GEMÄSS DEN ARTIKELN 6, 7 UND 8 DER RICHTLINIE XXXX/XX/EU
FÜR DEN HAFEN/DIE HÄFEN [*HAFEN/HÄFEN EINFÜGEN*] IN *[MITGLIEDSTAAT EINFÜGEN]*[1]

Name des Schiffs Unterscheidungssignal Flaggenstaat

[*Name des Schiffs einfügen*] [*IMO-Nummer einfügen*] [*Flaggenstaat einfügen*]

läuft den folgenden Hafen/die folgenden Häfen in [*Name des Mitgliedstaats einfügen*] im Liniendienst häufig und regelmäßig gemäß einem Fahrplan oder einer festgelegten Route an:

[ ]

und läuft diese Häfen mindestens einmal alle zwei Wochen an:

[ ]

und hat mit dem Hafen oder einer dritten Partei eine Vereinbarung zur Gewährleistung der Entrichtung der Gebühr und der Entladung von Abfällen in folgendem Hafen getroffen:

[ ]

und ist daher gemäß [*entsprechenden Artikel in den nationalen Rechtsvorschriften des Landes einfügen*] ausgenommen von der Anforderung

☐ der obligatorischen Entladung von Abfällen von Schiffen,

☐ der Voranmeldung von Abfällen und

☐ der Entrichtung der obligatorischen Gebühr in folgendem Hafen/in den folgenden Häfen:

---

[1] Unzutreffendes streichen.

[...]

[ ]

Dieses Zeugnis gilt bis zum [*Datum einfügen*], es sei denn, die Gründe für die Erteilung dieses Ausnahmezeugnisses ändern sich vor diesem Datum.

Ort und Datum

……

Name
Funktion