



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 12. November 2013
(OR. en)**

**Interinstitutionelles Dossier:
2012/0055 (COD)**

**15517/13
ADD 1 REV 1**

**CODEC 2415
ENV 993
MAR 164
TRANS 551
COMAR 31**

I/A-PUNKT-VERMERK

Absender: Generalsekretariat des Rates

Empfänger: Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat

Betr.: Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates
über das Recycling von Schiffen und zur Änderung der Verordnung (EG)
Nr. 1013/2006 und der Richtlinie 2009/16/EG (**erste Lesung**)
- Annahme des Gesetzgebungsakts (**GA + E**)
= Erklärungen

Erklärung Bulgariens, Zyperns und Maltas

Die genannten Mitgliedstaaten erkennen an, dass das Recycling von Schiffen erhebliche Umweltprobleme aufwirft, die angegangen werden müssen.

Wir können uns jedoch nicht der Meinung anschließen, dass ein regionaler Ansatz der beste Lösungsweg ist. Da der Schifffahrtssektor naturgemäß einen globalen Charakter hat und Schiffs-eigner berechtigt sind, ihre Schiffe umzuflaggen, wäre es besser gewesen, das Datum der Anwendung dieser Verordnung mit dem Datum des Inkrafttretens des Hongkonger Übereinkommens abzustimmen.

Darüber hinaus ist die in Artikel 32 vorgesehene Schwelle von 2,5 Mio. t Leergewicht viel zu niedrig, um die Gewähr dafür zu bieten, dass die Verordnung auch eingehalten werden kann, sobald sie anwendbar ist.

Erklärung Zyperns

Zypern bedauert, dass Artikel 16 Absatz 4 der Verordnung keine konkreteren Formulierungen zur Anwendung des Grundsatzes der Gleichheit nach dem Unionsrecht enthält, die insbesondere für Schiffe, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, einen nichtdiskriminierenden Zugang zu Abwrackeinrichtungen gewährleisten.

Nach Ansicht Zyperns bedeutet das Fehlen einer solchen Bezugnahme nicht, dass die Kommission Abwrackeinrichtungen zulassen kann, die sich in Drittländern wie der Türkei befinden, die auf Schiffe je nach Zugehörigkeit zu einem Mitgliedstaat diskriminierende Maßnahmen anwenden. Eine solche Zulassung würde im Widerspruch zum Grundsatz der Gleichheit stehen und somit als unrechtmäßig betrachtet.

In diesem Zusammenhang verweist Zypern zusätzlich zu den im Vertrag über die Europäische Union niedergelegten Grundsätzen auf die Schlussfolgerungen des Rates vom 11. Dezember 2012 zur Erweiterung sowie zum Stabilisierungs- und Assoziierungsprozess und auf die Erklärung der Europäischen Gemeinschaft und ihrer Mitgliedstaaten vom 21. September 2005 und betont die Verpflichtung zur nichtdiskriminierenden Anwendung des Zusatzprotokolls zum Assoziationsabkommen zwischen der Union und der Türkei gegenüber allen Mitgliedstaaten.

Die fortgesetzte Anwendung restriktiver Maßnahmen gegen die Republik Zypern durch die Türkei wird in Kombination mit den Bestimmungen dieser Verordnung negative Auswirkungen auf die Wirtschaft und den Schifffahrtssektor Zyperns haben. Schiffe, die Zypern zugeordnet sind, werden von durch die EU zugelassenen Abwrackeinrichtungen in der Türkei ausgeschlossen, wodurch die Recyclingmöglichkeiten für diese Schiffe eingeschränkt werden. Ein in der Folge unvermeidliches Ausflaggen aus dem zyprischen Schiffsregister wird zu Einnahmeverlusten führen. Den Hafen- und Seeverkehrsmanagementbetrieben wird ebenfalls ein heftiger Schlag versetzt, da Schiffseigner Zypern als Drehscheibe meiden werden.

Zypern appelliert daher an die Kommission, den Grundsatz der Gleichheit bei der Erstellung der Liste der Abwrackeinrichtungen konsequent einzuhalten. Zypern behält sich alle Rechte vor, gegebenenfalls auch Rechtsmittel, um sicherzustellen, dass der Grundsatz der Gleichheit geachtet wird.

Erklärung Polens

Polen räumt ein, dass die Schiffsrecyclingpraktiken in einigen Teilen der Welt ernste Sicherheits- und Umweltbedenken hervorrufen und dass dafür dringend wirksame Lösungen gefunden werden müssen.

Polen ist auch der Ansicht, dass der Seeverkehr als naturgemäß globaler Sektor Maßnahmen erfordert, die über einseitige EU-Verordnungen hinausgehen. Daher hat Polen gezögert, eine EU-Verordnung zum Schiffsrecycling zu unterstützen, und sich stattdessen für vereinte Anstrengungen zur Ermöglichung eines früheren Inkrafttretens des Übereinkommens von Hongkong über das sichere und umweltgerechte Recycling von Schiffen ausgesprochen. Wir glauben, dass das Problem des unsachgemäßen Recyclings von Schiffen nur durch ein baldiges Inkrafttreten des Übereinkommens und seine Durchsetzung beseitigt werden kann.

Polen würdigt sehr, dass der endgültige Text der Verordnung weitgehend an das Übereinkommen angeglichen ist und künftige Anpassungen des EU-Rechts an das Hongkonger Übereinkommen erleichtern kann.

Polen bezweifelt jedoch weiterhin, dass die in Artikel 32 vorgesehenen Bedingungen für die Anwendung der Verordnung optimal sind. Das in Absatz 1 Buchstabe b vorgesehene Anwendungsdatum bietet keine Gewähr dafür, dass es möglich sein wird, die Verordnung einzuhalten; Gründe hierfür sind das voraussichtliche Fehlen von Schiffsrecyclingkapazitäten und das Fehlen einer festen Verknüpfung mit dem Hongkonger Übereinkommen.

Daher kann Polen der Verordnung nicht zustimmen und enthält sich der Stimme.

Erklärung Deutschlands

Deutschland hat weiterhin Bedenken, ob die Verordnung zur Erreichung ihres Ziels beitragen kann, da die Regelung nicht verhindern kann, dass die Schiffseigner wie bisher abzuwrackende Schiffe vorher unter eine Nicht-EU Flagge bringen und damit die bisherige Praxis beibehalten.

Erklärung der Kommission zum Verfahren der Annahme von Durchführungsrechtsakten

Die Kommission weist darauf hin, dass es dem Buchstaben und dem Geist der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13) widerspricht, systematisch Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 2 Buchstabe b geltend zu machen. Der Rückgriff auf diese Bestimmung muss auf einer spezifischen Notwendigkeit zur Abweichung von dem Grundsatz beruhen, wonach die Kommission den Entwurf eines Durchführungsrechtsakts annehmen *kann*, wenn keine Stellungnahme abgegeben wird.

Da dies eine Ausnahme von der allgemeinen Regel gemäß Artikel 5 Absatz 4 darstellt, kann die Geltendmachung von Unterabsatz 2 Buchstabe b nicht einfach als "Ermessensspielraum" des Gesetzgebers betrachtet werden, sondern ist eng auszulegen und demzufolge zu begründen.

Erklärung Lettlands

Lettland stimmt dem Verordnungsentwurf unter Anerkennung der mit Schiffsrecyclingpraktiken verbundenen umweltspezifischen Herausforderungen zu. Zugleich ist Lettland der Überzeugung, dass eine globale Regelung nach dem Übereinkommen von Hongkong im Hinblick auf den globalen Charakter des Schiffssektors und wettbewerbsbezogene Aspekte der EU-Häfen wirksamer wäre.

Infolgedessen möchte Lettland die Europäische Kommission ersuchen, bei der Erstellung des Berichts gemäß Artikel 29 und Erwägungsgrund 19 des Verordnungsentwurfs über die Machbarkeit eines Finanzierungsinstruments, das ein sicheres und umweltschonendes Schiffsrecycling fördern würde, auch die Auswirkungen derartiger möglicher Maßnahmen auf die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Häfen im Vergleich zu Häfen in Nicht-EU-Mitgliedstaaten in derselben Region zu bewerten.