



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Straßburg, den 16.1.2018  
SWD(2018) 22 final

**ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN**

**ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG**

*Begleitunterlage zum*

**Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates**

**über Hafenauffangeinrichtungen für die Entladung von Abfällen von Schiffen, zur  
Aufhebung der Richtlinie 2000/59/EG und zur Änderung der Richtlinien 2009/16/EG  
und 2010/65/EU**

{COM(2018) 33 final} - {SWD(2018) 21 final}

**DE**

**DE**

## Zusammenfassung (höchstens 2 Seiten)

Folgenabschätzung zur Überarbeitung der Richtlinie 2000/59/EG über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände

### A. Handlungsbedarf

#### Worin besteht das Problem und warum ist ein Tätigwerden auf EU-Ebene erforderlich?

1. **Das Einbringen von Abfällen auf See** wirkt sich negativ auf die Meeresumwelt aus. Jährliche Schätzungen: Ölhaltige Abfälle: 31 000 m<sup>3</sup> Abwasser: 136 000 m<sup>3</sup> und Müll: 60 000 – 300 000 Tonnen.
2. Mit der Umsetzung der Richtlinie verbundener **Verwaltungsaufwand** (schätzungsweise 127 Mio. EUR/Jahr), der den Seeverkehr beeinträchtigt.

#### Was soll erreicht werden?

1. Schutz der Meeresumwelt durch eine Reduzierung des Einbringens von Schiffsabfällen auf See und ein Beitrag zu den allgemeinen Zielen der Kreislaufwirtschaft;
2. Erleichterung des Seeverkehrs durch eine Verringerung des Verwaltungsaufwands.

#### Worin besteht der Mehrwert des Tätigwerdens auf EU-Ebene (Subsidiarität)?

Ein Tätigwerden auf EU-Ebene ist erforderlich, um:

- eine einheitliche Umsetzung international vereinbarter Regeln (MARPOL-Übereinkommen) zur Lösung des Problems der Meeresverschmutzung durch Schiffe zu gewährleisten;
- gleiche Ausgangsbedingungen für Häfen und Hafennutzer zu schaffen und somit die Wettbewerbsfähigkeit der Branche zu erhöhen.

### B. Lösungen

#### Worin bestehen die Optionen zur Verwirklichung der Ziele? Wird eine dieser Optionen bevorzugt? Wenn nicht, warum?

- **Option 1: Basisszenario**
- **Option 2: Minimale Überarbeitung:** gezielte Initiativen und konkrete rechtliche Anpassungen;
- **Option 3: Angleichung an das MARPOL-Übereinkommen:** weitere Angleichung an das MARPOL-Übereinkommen mit Schwerpunkt auf dem illegalen Einbringen von Abfällen auf See. Aufnahme der PRF-Überprüfungen in die Hafenstaatkontrolle;
- **Option 4: PRF-Regelung der EU, die über das MARPOL-Übereinkommen hinausgeht:** Stärkung einer Regelung für Hafenauffangeinrichtungen (PRF), die über das MARPOL-Übereinkommen hinausgeht: obligatorische Entladung *aller* Abfälle von Schiffen;
- **Optionen 3B und 4B: Abfälle im Meer:** spezielle Behandlung des Problems der Abfälle von Schiffen im Meer. Neubestimmung der Rolle von Fischereifahrzeugen und Sportbooten im Rahmen der Richtlinie.

Die bevorzugte Option ist **Option 3B** (MARPOL-Angleichung mit Schwerpunkt auf **Abfällen im Meer**).

#### Welchen Standpunkt vertreten die verschiedenen Interessenträger? Wer unterstützt welche Option?

Alle Interessenträger begrüßen die Überarbeitung der Richtlinie und sprechen sich für eine weitere Harmonisierung der Vorschriften auf EU-Ebene aus.

- Eine Reihe von **Häfen** lehnt die 100 %-ige indirekte Gebühr für Müll ab und bevorzugt eine Verankerung der wichtigsten Grundsätze der Kostendeckung (Optionen 3 und 4).
- Die **Hafennutzer** fordern mehr Transparenz bei den Abfallgebühren, bessere Konsultationsverfahren und eine Harmonisierung der Ausnahmeregelungen (Optionen 3 und 4).
- Ein Großteil der Interessenträger befürwortet eine weitere Angleichung an das MARPOL-Übereinkommen (Geltungsbereich und Begriffsbestimmungen) (Option 3).

Da **Option 3B** die beiden allgemeinen Ziele in sich vereint, ist sie die von den meisten Interessenträgern befürwortete Option.

### C. Auswirkungen der bevorzugten Option

#### Worin bestehen die Vorteile der bevorzugten Option bzw. der wesentlichen Optionen?

**Ökologische Vorteile:** Das illegale Einbringen von Abfällen auf See wird erheblich verringert und es wird ein wichtiger Beitrag zur Kreislaufwirtschaft geleistet. Der ökologische Nutzen ist schwer zu quantifizieren, wird aber in Anbetracht der durch Abfälle verursachten Kosten für Reinigungsarbeiten (z. B. Strandreinigung) und Schäden im Fischereisektor erheblich sein.

|   |
|---|
| <b>Wirtschaftliche Vorteile:</b> Verringerung der Durchsetzungskosten um etwa 286 000 EUR und Verringerung des Verwaltungsaufwands um etwa 6,5 Mio. EUR.  |
| <b>Soziale Vorteile:</b> Erwartete zusätzliche Arbeitsplätze in den Bereichen Abfallbewirtschaftung und Tourismus; Steigerung des Umweltbewusstseins im Hinblick auf Schiffsabfälle auf See.  |
| <b>Welche Kosten entstehen bei Umsetzung der bevorzugten Option bzw. der wichtigsten Optionen?</b>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>Befolungskosten</b> für die Einrichtung von Abfalltrennungssystemen in Häfen, für die Bereitstellung von Auffangvorrichtungen für Abfälle aus Gaswäschen und für die Einführung einer 100 %-igen indirekten Abfallgebühr.</li> <li>– <b>Operative Kosten</b> für Anreizsysteme, für die Organisation von Konsultationen über die Annahme/Überarbeitung von Abfallbewirtschaftungsplänen.</li> </ul> |
| <b>Welche Auswirkungen hat die Initiative auf KMU und die Wettbewerbsfähigkeit?</b>   |
| Bessere Geschäftsmöglichkeiten und Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit sind zu erwarten für: <b>PRF-Betreiber</b> , von denen einige KMU sind und den <b>Fischerei- und den Freizeitsektor</b> , der hauptsächlich aus KMU besteht.   |
| <b>Hat die Initiative nennenswerte Auswirkungen auf die nationalen Haushalte und Behörden?</b>  |
| Nein. Die Regulierungskosten dürften sich in Grenzen halten und durch die erwarteten Effizienzgewinne ausgeglichen werden.  |
| <b>Wird es andere nennenswerte Auswirkungen geben?</b>  |
| Positive Auswirkungen auf <b>Innovationen und Wettbewerbsfähigkeit</b> , insbesondere durch die Weiterentwicklung des Konzepts für umweltfreundliche Schiffe und die Verbesserung der Abfallbewirtschaftung in Häfen.   |
| <b>Verhältnismäßigkeit</b>  |
| Die bevorzugte Option geht nicht über das zur Erreichung der politischen Ziele notwendige Maß hinaus.   |
| <b>D. Folgemaßnahmen</b>  |
| <b>Wann wird die Maßnahme überprüft?</b>  |
| Die überarbeitete Richtlinie sollte sieben Jahre nach ihrem Inkrafttreten anhand einer Reihe von zentralen Fortschrittsindikatoren überprüft werden.  |