



Rat der
Europäischen Union

008613/EU XXVI. GP
Eingelangt am 22/01/18

Brüssel, den 19. Januar 2018
(OR. en)

Interinstitutionelles Dossier:
2018/0012 (COD)

5454/18
ADD 4

TRANS 20
MAR 9
ENV 30
CODEC 59
IA 19

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	18. Januar 2018
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	SWD(2018) 22 final
Betr.:	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

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument SWD(2018) 22 final.

Anl.: SWD(2018) 22 final

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}

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?
<p>1. Das Einbringen von Abfällen auf See wirkt sich negativ auf die Meeresumwelt aus. Jährliche Schätzungen: Ölhaltige Abfälle: 31 000 m³ Abwasser: 136 000 m³ und Müll: 60 000 – 300 000 Tonnen.</p> <p>2. Mit der Umsetzung der Richtlinie verbundener Verwaltungsaufwand (schätzungsweise 127 Mio. EUR/Jahr), der den Seeverkehr beeinträchtigt.</p>
Was soll erreicht werden?
<p>1. Schutz der Meeresumwelt durch eine Reduzierung des Einbringens von Schiffsabfällen auf See und ein Beitrag zu den allgemeinen Zielen der Kreislaufwirtschaft;</p> <p>2. Erleichterung des Seeverkehrs durch eine Verringerung des Verwaltungsaufwands.</p>
Worin besteht der Mehrwert des Tätigwerdens auf EU-Ebene (Subsidiarität)?
<p>Ein Tätigwerden auf EU-Ebene ist erforderlich, um:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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?
<ul style="list-style-type: none"> • 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 <i>aller</i> 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. <p>Die bevorzugte Option ist Option 3B (MARPOL-Angleichung mit Schwerpunkt auf Abfällen im Meer).</p>
Welchen Standpunkt vertreten die verschiedenen Interessenträger? Wer unterstützt welche Option?
<p>Alle Interessenträger begrüßen die Überarbeitung der Richtlinie und sprechen sich für eine weitere Harmonisierung der Vorschriften auf EU-Ebene aus.</p> <p>– 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).</p> <p>– Die Hafennutzer fordern mehr Transparenz bei den Abfallgebühren, bessere Konsultationsverfahren und eine Harmonisierung der Ausnahmeregelungen (Optionen 3 und 4).</p> <p>– Ein Großteil der Interessenträger befürwortet eine weitere Angleichung an das MARPOL-Übereinkommen (Geltungsbereich und Begriffsbestimmungen) (Option 3).</p> <p>Da Option 3B die beiden allgemeinen Ziele in sich vereint, ist sie die von den meisten Interessenträgern befürwortete Option.</p>
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.

<p>Wirtschaftliche Vorteile: Verringerung der Durchsetzungskosten um etwa 286 000 EUR und Verringerung des Verwaltungsaufwands um etwa 6,5 Mio. EUR.</p> <p>Soziale Vorteile: Erwartete zusätzliche Arbeitsplätze in den Bereichen Abfallbewirtschaftung und Tourismus; Steigerung des Umweltbewusstseins im Hinblick auf Schiffsabfälle auf See.</p>
<p>Welche Kosten entstehen bei Umsetzung der bevorzugten Option bzw. der wichtigsten Optionen?</p> <p>– Befolgungskosten für die Einrichtung von Abfalltrennungssystemen in Häfen, für die Bereitstellung von Auffangvorrichtungen für Abfälle aus Gaswäschern und für die Einführung einer 100 %-igen indirekten Abfallgebühr.</p> <p>– Operative Kosten für Anreizsysteme, für die Organisation von Konsultationen über die Annahme/Überarbeitung von Abfallbewirtschaftungsplänen.</p>
<p>Welche Auswirkungen hat die Initiative auf KMU und die Wettbewerbsfähigkeit?</p> <p>Bessere Geschäftsmöglichkeiten und Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit sind zu erwarten für: PRF-Betreiber, von denen einige KMU sind und den Fischerei- und den Freizeitsektor, der hauptsächlich aus KMU besteht.</p>
<p>Hat die Initiative nennenswerte Auswirkungen auf die nationalen Haushalte und Behörden?</p> <p>Nein. Die Regulierungskosten dürften sich in Grenzen halten und durch die erwarteten Effizienzgewinne ausgeglichen werden.</p>
<p>Wird es andere nennenswerte Auswirkungen geben?</p> <p>Positive Auswirkungen auf Innovationen und Wettbewerbsfähigkeit, insbesondere durch die Weiterentwicklung des Konzepts für umweltfreundliche Schiffe und die Verbesserung der Abfallbewirtschaftung in Häfen.</p>
<p>Verhältnismäßigkeit</p> <p>Die bevorzugte Option geht nicht über das zur Erreichung der politischen Ziele notwendige Maß hinaus.</p>
<p>D. Folgemaßnahmen</p>
<p>Wann wird die Maßnahme überprüft?</p> <p>Die überarbeitete Richtlinie sollte sieben Jahre nach ihrem Inkrafttreten anhand einer Reihe von zentralen Fortschrittsindikatoren überprüft werden.</p>