

Unterrichtung
durch die Europäische Kommission

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2005/35/EG über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von Sanktionen, einschließlich strafrechtlicher Sanktionen, für Verschmutzungsdelikte
COM(2023) 273 final

Der Bundesrat wird über die Vorlage gemäß § 2 EUZBLG auch durch die Bundesregierung unterrichtet.

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen werden an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: Drucksache 179/03 = AE-Nr. 030952;
Drucksache 187/08 = AE-Nr. 080244;
Drucksache 752/20 = AE-Nr. 201064;
Drucksache 454/21 = AE-Nr. 210410



Brüssel, den 1.6.2023
COM(2023) 273 final

2023/0171 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**zur Änderung der Richtlinie 2005/35/EG über die Meeresverschmutzung durch Schiffe
und die Einführung von Sanktionen, einschließlich strafrechtlicher Sanktionen, für
Verschmutzungsdelikte**

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SEC(2023) 209 final} - {SWD(2023) 159 final} - {SWD(2023) 164 final}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Dieser Vorschlag betrifft eine Änderung der Richtlinie 2005/35/EG¹ über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von Sanktionen für Verschmutzungsdelikte in der durch die Richtlinie 2009/123/EG² geänderten Fassung.

Die politischen Maßnahmen zur Verhütung der Verschmutzung durch Schiffe wurden zwischen 2000 und 2009 entwickelt, nachdem es zu zwei schweren Seeunfällen mit den Schiffen „Erika“ und „Prestige“ mit erheblichen Ölverschmutzungen gekommen war.³ Mit der Richtlinie 2005/35/EG (im Folgenden „Richtlinie über die Meeresverschmutzung durch Schiffe“ oder „Richtlinie“) werden die Sanktionen für illegale Einleitungen von Öl und schädlichen flüssigen Stoffen von Schiffen ins Meer geregelt. Nicht alle auf Schiffen anfallenden Abfälle müssen in Häfen entladen werden. Einige können ins Meer eingeleitet werden. Eine illegale Einleitung ist eine Einleitung von einem Schiff, das nicht den einschlägigen Vorschriften der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (im Folgenden „IMO“) entspricht, d. h. den Normen des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (im Folgenden „Marpol-Übereinkommen 73/78“).

Das wesentliche Ziel der Richtlinie besteht darin, diese internationalen Normen in das EU-Recht zu übernehmen und sicherzustellen, dass gegen Personen, die für illegale Einleitungen von Schadstoffen verantwortlich sind, abschreckende, wirksame und verhältnismäßige Sanktionen verhängt werden, um die Sicherheit des Seeverkehrs zu erhöhen und den Schutz der Meeresumwelt vor der Verschmutzung durch Schiffe zu verstärken.

Die Richtlinie sieht ein Durchsetzungssystem vor, bei dem die von den Mitgliedstaaten vorgenommenen Überwachungs- und Überprüfungstätigkeiten zu Sanktionen gegen die für die Verstöße verantwortlichen Personen führen. Dabei handelt es sich um ein dreiteiliges Verfahren: Erstens werden Kontrollinstrumente genutzt, um ein mögliches Einleiten von einem Schiff zu entdecken, zweitens entscheidet die zuständige Behörde, ob ein Boot oder Luftfahrzeug versendet wird, um vor Ort zu prüfen, ob tatsächlich eine Verschmutzung vorliegt, drittens werden Beweismittel gesammelt und bei Ermittlung des Täters Sanktionen angewendet. Die Verhängung von Sanktionen für Verschmutzungsdelikte durch Schiffe ist auf das Völkerrecht gestützt. Im Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (im Folgenden „SRÜ“) ist unter anderem festgelegt, dass ein Staat Sanktionen für Verschmutzungen durch ein fremdes Schiff verhängen kann, wenn es sich um eine schwere Schädigung des Küstenstaats handelt oder der betreffende Flaggenstaat wiederholt seine Durchsetzungsverpflichtung missachtet hat. EU-Flaggenstaaten sind ebenfalls verpflichtet, im Einklang mit dem SRÜ Sanktionen gegen ihre Schiffe zu verhängen, wenn diese innerhalb oder außerhalb der EU illegal Schadstoffe ins Meer einleiten.

Der europäische Grüne Deal bekräftigt das Bestreben der Kommission, ihre Bevölkerung vor umweltbedingten Risiken und Auswirkungen zu schützen und so den Weg zu einem gesunden Planeten für alle zu ebnen. Dieser Vorschlag ist eine der Initiativen der EU zur Verringerung der Meeresverschmutzung durch den Seeverkehr in ihren Gewässern und steht im Einklang

¹ ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 11.

² ABl. L 280 vom 27.10.2009, S. 52.

³ Unfall der MV Erika im Jahr 1999, Frankreich (20 000 Tonnen Öl), Unfall der MV Prestige im Jahr 2002, Spanien (63 000 Tonnen Öl).

mit der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität⁴ und dem Aktionsplan für Schadstofffreiheit⁵.

Die Kommission führte im Jahr 2022 die erste Ex-post-Bewertung der Richtlinie durch, bei der festgestellt wurde, dass sie erfolgreich zur Aufnahme internationaler Vorschriften über die Meeresverschmutzung durch Schiffe in die Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten beigetragen und die Aufdeckung von Verschmutzungen durch Schiffe verbessert hat. Die Richtlinie gab insbesondere den Impuls für die Einrichtung des CleanSeaNet-Dienstes – eines von der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) verwalteten Satellitenüberwachungssystems zum Aufspüren von Ölverschmutzungen.

Allerdings wurde in der Bewertung auf einige Schwachpunkte hingewiesen: 1) Der derzeitige Anwendungsbereich der Richtlinie erstreckt sich nicht auf alle relevanten Schadstoffe der internationalen Regelung, z. B. Müll- oder Abwassereinleitungen ins Meer; 2) in den EU-Mitgliedstaaten sind der Informationsaustausch und/oder die Fachkenntnisse zur wirksamen Aufdeckung, Überprüfung und Ahndung von Verschmutzungen durch Schiffe uneinheitlich und im Allgemeinen unzureichend; 3) die abschreckende Wirkung der derzeit EU-weit für die Meeresverschmutzung durch Schiffe verhängten Sanktionen ist unausgewogen; 4) die derzeitige Berichterstattung durch die Mitgliedstaaten ist unvollständig, sodass es zu wenig detaillierte Informationen zur Meeresverschmutzung durch Schiffe und zu den damit verbundenen Sanktionen, die im Laufe der Zeit in der EU verhängt wurden, gibt.

Vor diesem Hintergrund werden die Täter, die Schadstoffe illegal ins Meer einleiten, nicht immer ermittelt und nur selten bestraft. Daher wurde ein Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 2005/35/EG ausgearbeitet. Mit der Überarbeitung werden folgende Einzelziele verfolgt: 1) Übernahme internationaler Normen in das EU-Recht durch Anpassung der Richtlinie an die Anlagen zum Marpol-Übereinkommen über Einleitungen ins Meer, 2) Unterstützung der Mitgliedstaaten durch Aufbau ihrer Kapazitäten, um Verschmutzungsereignisse rechtzeitig und auf harmonisierte Weise aufzuspüren, diese zu überprüfen, Beweise zu sammeln und die ermittelten Täter wirksam zu bestrafen, 3) Sicherstellung, dass gegen (natürliche und juristische) Personen, die für illegale Einleitungen durch Schiffe verantwortlich sind, wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen verhängt werden, und 4) Sicherstellung einer vereinfachten und wirksamen Berichterstattung über von Schiffen ausgehende Verschmutzungsereignisse und die Folgemaßnahmen.

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

Es besteht ein enger Zusammenhang mit der Richtlinie (EU) 2019/883⁶ über Hafenauffangeinrichtungen für die Entladung von Abfällen von Schiffen. Mit der Richtlinie (EU) 2019/883 wurden strengere Vorschriften und eine bessere Überwachung der Entladung von Abfällen von Schiffen in Häfen eingeführt. In der Folge kam es zu einer Verbesserung der Kapazitäten der Häfen für das Auffangen von Abfällen von Schiffen, und es wurden weniger Abfälle ins Meer eingeleitet. Einige Schiffe könnten dennoch beschließen, ihre Abfälle illegal ins Meer einzuleiten, um die Gebühr für die Hafenauffangeinrichtung zu umgehen, zumal sich die Richtlinie 2005/35/EG über illegale Einleitungen nicht auf die gleichen Stoffe bezieht (und die Täter daher möglicherweise nicht im Rahmen der Richtlinie 2005/35/EG bestraft werden könnten). Aus diesem Grund forderten die beiden gesetzgebenden Organe zum Zeitpunkt der Annahme der Richtlinie 2019/883 eine

⁴ COM(2020) 789 final.

⁵ COM(2021) 400 final.

⁶ ABL. L xxxx.

Überprüfung der Richtlinie 2005/35/EG, um den Anwendungsbereich mit der Richtlinie (EU) 2019/883 in Einklang zu bringen und für verhältnismäßige Sanktionen zu sorgen. Konkret sollten die Schiffe durch ein starkes System verhältnismäßiger und wirksamer Sanktionen zusammen mit den in den EU-Häfen angebotenen Lösungen für die Abfallsammlung davon abgehalten werden, gegen das EU-Recht zu verstoßen. Mit diesen beiden Richtlinien wird sichergestellt, dass die EU und ihre Mitgliedstaaten ihren Verpflichtungen hinsichtlich der Meeresverschmutzung durch Schiffe im Rahmen des Marpol-Übereinkommens 73/78 nachkommen.

Daher wird vorgeschlagen, den Anwendungsbereich der Richtlinie 2005/35/EG an den der Richtlinie 2019/883/EG⁷ anzupassen, um die Verhütung der Verschmutzung der Meeresumwelt in Europa zu verbessern.

Der Vorschlag steht im Einklang mit der Richtlinie 2009/16/EG⁸ über die Hafenstaatkontrolle, der Richtlinie 2009/18/EG⁹ über die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr und der Richtlinie 2009/21/EG¹⁰ über die Erfüllung der Flaggenstaatpflichten. Die drei EU-Richtlinien über die Sicherheit im Seeverkehr beruhen auf den von der IMO auf internationaler Ebene festgelegten Regeln und Normen und ergänzen einander sowie diese Richtlinie. Die Richtlinie über die Erfüllung der Flaggenstaatpflichten enthält Vorschriften für die Verwaltungen der EU-Flaggenstaaten bezüglich der Überprüfung von Schiffen und der Beaufsichtigung von Flotten, die für die Verhütung der Verschmutzung der Meeresumwelt innerhalb und außerhalb der EU relevant sind. Sobald strengere Umweltvorschriften im Rahmen der internationalen Übereinkommen wirksam werden, wird die Verantwortung des Flaggenstaats für deren Durchsetzung automatisch entsprechend ausgeweitet. Die Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle ist hier ebenfalls von Bedeutung, da sie durch die vorgeschriebenen Überprüfungen zur Aufspürung beiträgt und dabei hilft, der mangelnden Einhaltung der Sicherheitsvorschriften sowie der Vorschriften und Normen zur Verhütung von Verschmutzung entgegenzuwirken. Bei Seeunfällen kommt es nicht nur zu Opfern und wirtschaftlichen Verlusten, sie können auch direkte Auswirkungen auf die Umwelt haben, z. B. durch Ölverschmutzung; daraus entsteht der Zusammenhang mit der Richtlinie über die Meeresverschmutzung durch Schiffe, die sich mit solchen Verschmutzungen befasst.

- **Kohärenz mit anderen Politikbereichen der EU**

Die überarbeitete Richtlinie ergänzt die Richtlinie (EU) 2023/xxxx¹¹ über den strafrechtlichen Schutz der Umwelt. Mit der Richtlinie (EU) 2023/xxxx wurden strafrechtliche Sanktionen für schwere Umweltstraftaten, einschließlich illegaler Einleitungen durch Schiffe, eingeführt. Die strafrechtlichen Bestimmungen der Richtlinie 2005/35/EG sind daher nicht mehr erforderlich, da in der Richtlinie (EU) 2023/xxxx strafrechtliche Sanktionen für Verschmutzungsdelikte von Schiffen vorgesehen sind. Folglich werden mit diesem Vorschlag die strafrechtlichen Bestimmungen der Artikel 5 und 8 aus der Richtlinie 2005/35/EG gestrichen. Die Richtlinie 2005/35/EG enthält weiterhin sektorspezifische Bestimmungen über die einschlägigen Verpflichtungen und Verbote (z. B. die Begriffsbestimmung für illegale Einleitungen) und sieht verwaltungsrechtliche Sanktionen für die Meeresverschmutzung durch Schiffe vor, wenn die Tat nicht strafrechtlich verfolgt werden kann. Um die

⁷ Anhang III fällt nicht unter die Richtlinie (EU) 2019/883, da verpackte Waren keine Abfälle sind. Es wird jedoch vorgeschlagen, Anhang III mit der Richtlinie 2005/35/EG zu erfassen, da nicht ausgeschlossen werden kann, dass verpackte Waren illegal über Bord geworfen werden; in diesem Fall sollte die Richtlinie 2005/35/EG Anwendung finden.

⁸ ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57.

⁹ ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 114.

¹⁰ ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 132.

¹¹ ABl. L 328 vom 6.12.2008, S. 28.

Wirksamkeit der nationalen Durchsetzungsmaßnahmen zu gewährleisten, müssen die verwaltungs- und strafrechtlichen Regelungen als miteinander verbundene Teile eines einzigen Systems betrachtet werden und sollten nebeneinander bestehen.

Die Richtlinie 2008/56/EG¹² über den Meeresstrategie-Rahmen ist das wichtigste Rechtsinstrument der EU zum Schutz und zur Erhaltung der Meeresumwelt, ihrer Arten und Lebensräume. Darin ist der Ökosystem-Ansatz für die Steuerung des menschlichen Handelns, das sich auf die Meeresumwelt auswirkt (einschließlich der Fischerei, des Fremdenverkehrs und der Erholung), verankert. Die Richtlinie 2005/35/EG trägt zu den Zielen der Richtlinie 2008/56/EG bei, indem sie abschreckende Sanktionen für illegale Einleitungen von Schadstoffen durch Schiffe in die Meere Europas vorsieht.

Der Vorschlag unterstützt auch die endgültigen Vorschläge der Konferenz zur Zukunft Europas, insbesondere die Vorschläge zur Bekämpfung der Verschmutzung, konkret den Vorschlag 2.7 zur „Bekämpfung der Meeresverschmutzung ... und Förderung einer umweltfreundlichen Schifffahrt durch Einsatz der besten verfügbaren Technologien“. Die EU hat sich auch zur Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung und zu deren Zielen für nachhaltige Entwicklung verpflichtet, von denen das Ziel Nr. 14 („Ozeane, Meere und Meeresressourcen im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung erhalten und nachhaltig nutzen“) für diesen Vorschlag von größter Bedeutung ist.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT

• Rechtsgrundlage

In Titel VI (Artikel 90–100) des Vertrags über die Arbeitsweise der Union (AEUV) ist das Vorrecht der EU begründet, Bestimmungen für die gemeinsame Verkehrspolitik zu erlassen, womit der EU das Recht verliehen wird, bei Meeresverschmutzung durch Schiffe tätig zu werden. Gemäß Artikel 100 Absatz 2 AEUV können die Gesetzgeber der EU geeignete Vorschriften für die Seeschifffahrt erlassen. Nach Artikel 91 Absatz 1 Buchstabe a AEUV ist die Union im Verkehrsbereich dafür zuständig, gemeinsame Regeln für den internationalen Verkehr festzulegen. Vor diesem Hintergrund würde sich die überarbeitete Richtlinie auf Artikel 100 Absatz 2 AEUV stützen.

• Subsidiarität

Die Meeresverschmutzung durch Schiffe führt in der Regel zu Schäden mit grenzübergreifenden Auswirkungen. Da die Auswirkungen der Meeresverschmutzung häufig grenzübergreifend sind und angesichts der Tatsache, dass die Täter grenzüberschreitend handeln, würden einseitige Maßnahmen der Mitgliedstaaten nicht ausreichen, um dieses Problem anzugehen. Unterschiedliche nationale Ansätze in diesem Bereich stehen einer effizienten Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten im Wege und ermöglichen den Tätern, sich den Sanktionen zu entziehen.

Da alle Mitgliedstaaten das Marpol-Übereinkommen 73/78 ratifiziert haben, hätten sie die internationalen Normen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe auch selbst übernehmen können. Mit der Richtlinie wird die internationale Regelung jedoch umgesetzt und durch Folgendes ergänzt: 1) Unterstützung der Mitgliedstaaten bei der Ermittlung der Täter durch Bereitstellung von Satellitenüberwachungsinformationen über mögliche Ölverschmutzungen und 2) Einführung einer Haftungsregelung, die die Bestrafung der Verursacher erleichtert. Der Mehrwert dieses Vorschlags besteht darin, dass er den

¹² ABl. L 164 vom 25.6.2008, S. 19.

internationalen Rahmen durch die Haftungsregelung (Präzisierung der bestehenden Regelung) und eine bessere Versorgung der Mitgliedstaaten mit Informationen (dank einer verbesserten Überwachung von mehr Schadstoffarten und eines Informationsaustauschs auf der Grundlage digitaler Instrumente der EU) ergänzt. Mit der Überarbeitung sollen auch neue Bestimmungen über Sanktionen eingeführt werden, die die Richtlinie (EU) 2023/xxxx unberührt lassen. Diese Ziele können von den Mitgliedstaaten allein nicht erreicht werden. Es bedarf eines harmonisierten Rechtsrahmens und gemeinsamer digitaler Instrumente. Beispielsweise ist die durch CleanSeaNet bereitgestellte Satellitenüberwachung aufgrund ihrer Skaleneffekte von hohem Wert. Maßnahmen auf EU-Ebene wären wirksamer als Maßnahmen auf nationaler Ebene, da sie eine stärkere abschreckende Wirkung auf Täter haben, die grenzüberschreitend handeln.

- **Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag wurde unter Berücksichtigung der jüngsten Entwicklungen auf internationaler Ebene und der Ergebnisse der Ex-post-Bewertung ausgearbeitet. Die Kommission hat außerdem eine Folgenabschätzung durchgeführt, um Alternativlösungen zu ermitteln und zu bewerten, mit denen sich dieselben Ziele erreichen ließen.

Mit der vorgeschlagenen Ausweitung des Anwendungsbereichs der Richtlinie zwecks Erfassung aller Anlagen zum Marpol-Übereinkommen 73/78 (d. h. aller unter das Marpol-Übereinkommen 73/78 fallenden Stoffe, die von Schiffen illegal ins Meer eingeleitet werden) soll eine bessere Verhütung der Verschmutzung der Meeresumwelt und eine Anpassung an den Anwendungsbereich der Richtlinie 2019/883/EG erreicht werden. Die Durchsetzung der Richtlinie (EU) 2019/883 bildet zusammen mit der Richtlinie 2005/35/EG eine wichtige Komponente der Maßnahmen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe. Darüber hinaus konzentriert sich der Vorschlag auf die technische Unterstützung der Mitgliedstaaten durch Schulungsplattformen, Leitlinien, den Austausch bewährter Verfahren und die Förderung der Nutzung digitaler Instrumente der EU für das Sammeln und den Austausch von Informationen. Der Vorschlag enthält weder einen strengen Regulierungsansatz in Bezug auf das Strafmaß noch ein übergeordnetes verbindliches Ziel für die Überprüfungstätigkeiten der Mitgliedstaaten. Stattdessen wird das Problem in angemessener Weise angegangen, indem bessere Informationen über mögliche Verschmutzungen durch einen zentralen, kosteneffizienten Dienst bereitgestellt und Informationen ausgetauscht werden, damit die Überprüfungstätigkeiten zielgerichteter sind, und es wird nicht über das zur Erreichung der Einzelziele erforderliche Maß hinausgegangen. Der Vorschlag stützt sich auch auf Klarstellungen zur bestehenden Haftungsregelung und detaillierte Bestimmungen über die Festlegung des Strafmaßes und die Art der Sanktionen, um die Verursacher bei einer größeren Zahl von Schadstoffarten erfolgreich zu bestrafen. Zu Bereichen, in denen die Ziele durch Maßnahmen in anderen Politikbereichen besser erreicht werden könnten, werden keine ausführlichen Bestimmungen vorgeschlagen.

- **Wahl des Instruments**

Da die Änderungen nur die Richtlinie 2005/35/EG betreffen, ist eine Änderungsrichtlinie das am besten geeignete Rechtsinstrument.

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

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

Die Richtlinie wurde einer Ex-post-Bewertung unterzogen, die als „Back-to-back“-Bewertung durchgeführt wurde (d. h. die Bewertung und die Folgenabschätzung wurden gleichzeitig eingeleitet). Die für die Bewertung zur Verfügung stehenden Daten waren nicht zuverlässig genug, um eine vollständige Ex-post-Bewertung für alle Mitgliedstaaten durchzuführen. Es lagen keine repräsentativen Daten vor, um die relevanten Indikatoren zu messen, z. B. den Anteil der festgestellten Verschmutzungsereignisse mit Stoffen der in den Anlagen I und II zum Marpol-Übereinkommen 73/78 aufgeführten Arten, für die Sanktionen verhängt wurden. Trotz dieser Einschränkungen liefert die Bewertung eine Momentaufnahme des Informationsstands über die Umsetzung der Richtlinie.

Aus der Bewertung geht hervor, dass die Ziele der Richtlinie nicht vollständig erreicht wurden und dass der Rahmen der unter die Richtlinie fallenden Schadstoffe zu eng gefasst ist. Mit der Richtlinie wurde ein gemeinsamer Rechtsrahmen für Verschmutzungsdelikte durch Schiffe in der EU geschaffen, jedoch war ihre Wirksamkeit begrenzt. Durch die Richtlinie wurden Vorschriften aus dem Marpol-Übereinkommen 73/78 in das EU-Recht aufgenommen, und es wurde sichergestellt, dass die Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten angepasst wurden; es fehlen jedoch Daten, um die Rolle, die die Richtlinie in der Praxis spielte, zu ermitteln. Infolge der Richtlinie wurde ein erfolgreiches Satellitenüberwachungssystem zum Aufspüren von Ölverschmutzungen – der CleanSeaNet-Dienst – eingerichtet. Damit lässt sich das Problem der Ermittlung der Verursacher jedoch nicht vollständig lösen, da die Genauigkeit der Satellitenüberwachung bislang begrenzt ist. Einige Aspekte der Überprüfung hätten wirksamer gehandhabt werden können. So werden beispielsweise viele Verschmutzungen nicht vor Ort überprüft, und die Mitgliedstaaten hätten mehr Feedback-Daten im CleanSeaNet erfassen können. Hinsichtlich der strafrechtlichen Verfolgung der Täter wurde mit der Richtlinie das erwartete Ergebnis nicht gänzlich erreicht. Aus der Bewertung ging ferner hervor, dass in der Richtlinie mehr Klarstellungen im Hinblick auf die bestehende Haftungsregelung und genauere Angaben zum Strafmaß und zu der Art der Sanktionen erforderlich sind. Die wichtigste Schlussfolgerung der Bewertung war jedoch, dass der Anwendungsbereich der Richtlinie auf das gesamte Spektrum der unter dem Marpol-Übereinkommen 73/78 geregelten Einleitung von Schadstoffen ins Meer ausgeweitet werden muss.

- **Konsultation der Interessenträger**

Zu den wichtigsten Konsultationstätigkeiten, die für die Ex-post-Bewertung und die Folgenabschätzung durchgeführt wurden, zählen:

- Eine von der Kommission vom 9. Dezember 2021 bis zum 3. März 2022 durchgeführte öffentliche Konsultation. Im Rahmen der öffentlichen Konsultation wurden Fragen sowohl zur Folgenabschätzung als auch zur Bewertung gestellt. Es gab mit 30 eingegangenen Antworten nur wenige Beiträge der Interessenträger.
- Zwei gezielte Befragungen von Interessenträgern zur Einholung sachdienlicher Informationen (jeweils eine für die Bewertung und eine für die Folgenabschätzung), die von dem für die externe Begleitstudie zuständigen Berater organisiert und von Dezember 2021 bis Februar 2022 bzw. Juni bis Juli 2022 durchgeführt wurden.

- Drei Befragungsrunden von Vertretern der wichtigsten Interessenträger auf EU-Ebene, die von dem für die externe Begleitstudie zuständigen Berater organisiert und zwischen November 2021 und September 2022 durchgeführt wurden, um sachdienliche Informationen als Grundlage für die Bewertung zu erhalten und um die allgemeine Problemstellung und mögliche politische Optionen genauer auszuarbeiten.

- Weitere gezielte Konsultationstätigkeiten, die von der Kommission organisiert wurden, um die Mitgliedstaaten und wichtige Interessenträger zu möglichen politischen Maßnahmen und den Ergebnissen der Folgenabschätzung zu konsultieren. Diese Tätigkeiten fanden während einer Sitzung des EU-Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (2. Juni 2022) und auf Sitzungen des Europäischen Forums für nachhaltige Schifffahrt (18. Mai 2022 und 18. Januar 2023) und dessen Untergruppe „Abfälle von Schiffen“ (22. März 2022, 4. Juni 2022 und 14. Februar 2023) sowie bei Treffen der Leiter der Seeverkehrsverwaltungen der EU/des EWR (3. Oktober 2022) und des Nordsee-Netzwerks von Ermittlern und Staatsanwälten (25. April 2022) statt. Am 22. September 2022 fand ein abschließender Workshop zur Bewertung der Schlussfolgerungen der Begleitstudie statt, an dem Vertreter der Mitgliedstaaten, nichtstaatlicher Organisationen und der Industrie teilnahmen.

Die von den Interessenträgern eingeholten Informationen waren für die Kommission von großer Bedeutung, um die politischen Optionen genauer auszuarbeiten und deren wirtschaftliche, soziale und ökologische Auswirkungen zu bewerten, sie anschließend zu vergleichen und die bevorzugte Option auszuwählen. Die Ergebnisse dieser Vorgehensweisen ergänzten die Schreibtischforschung, die im Rahmen der externen Begleitstudie durchgeführt wurde.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Diese Überprüfung stützt sich in erster Linie auf die im Rahmen der Ex-post-Bewertung erhobenen Daten. Die Kommission holte umfassende technische Beratung mittels mehrerer Sachverständigenstudien ein, darunter eine umfassende vorbereitende Studie für die Überprüfung der Richtlinie. Die Behörden der Mitgliedstaaten, die Wirtschaftsakteure und die Zivilgesellschaft wurden gebeten, Beiträge zur Vorbereitung der Studie zu leisten.

Bei der Ausarbeitung dieses Vorschlags waren auch Beiträge von Sachverständigen der Kommission und der EMSA für die konkrete Formulierung der technischen Begriffsbestimmungen und die Abfassung des Rechtstextes erforderlich.

- **Folgenabschätzung**

Der Legislativvorschlag stützt sich auf eine Folgenabschätzung. Drei politische Optionen, die verschiedene politische Maßnahmen umfassen, wurden auf ihre Wirksamkeit bei der Verwirklichung der Ziele sowie auf ihre ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen untersucht. Für jedes der Einzelziele wurde eine Reihe von Maßnahmen ermittelt. Die Maßnahmen, die einander ergänzen und sich nicht gegenseitig ausschließen, wurden zu drei Optionen zusammengefasst. Alle drei Optionen erforderten, dass der Anwendungsbereich der Richtlinie 2005/35/EG an die Anlagen zum Marpol-Übereinkommen 73/78 angepasst und diese Einleitungen ins Meer in den Rahmen der Richtlinie aufgenommen werden.

- Option A lässt den Mitgliedstaaten den größten Ermessensspielraum bei der Umsetzung der Normen des Marpol-Übereinkommens 73/78, während gleichzeitig ein hoher

Grad an EU-Unterstützung geboten wird (Schulungen, Beratungen, digitale Instrumente, Zugang zu Informationen über mögliche Verschmutzungen). Bei dieser Option sind die Mitgliedstaaten dafür verantwortlich, die Öffentlichkeit über nationale Websites zu informieren. Diese Option verfolgt hinsichtlich der Festlegung der Art der Sanktionen einen nationalen Ansatz, ohne das Strafmaß zu regeln. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass es für die Mitgliedstaaten im Rahmen dieser Option mehr Anpassungsmöglichkeit bei einem Minimum an Interventionen seitens der EU gibt.

- Option B (die bevorzugte Option) konzentriert sich auf die Stärkung der Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten, vor allem durch eine verstärkte Unterstützung durch die EU (Schulungen, Beratungen, digitale Instrumente, Zugang zu Informationen über mögliche Verschmutzungen). Im Rahmen dieser Option werden Kriterien für die Festlegung der Höhe der Sanktionen bereitgestellt; es soll eine Struktur für die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten geschaffen werden, und es sollen die Durchsetzungsmaßnahmen der Mitgliedstaaten durch technische Unterstützung seitens der EMSA gestärkt werden, ohne dass dies mit wesentlichen neuen Regulierungsmaßnahmen und Kosten für die Mitgliedstaaten einhergeht.

- Bei Option C liegt der Schwerpunkt auf stärkeren Regulierungsmaßnahmen der EU, um die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten zu ergänzen. Dabei würden die Mitgliedstaaten verpflichtet, mindestens 60 % ihrer CleanSeaNet-Warmmeldungen zu überprüfen, wodurch voraussichtlich höhere Durchsetzungskosten entstehen würden. In Bezug auf das Strafmaß stärkt diese Option durch die Festlegung der Werte insbesondere die Harmonisierung in der gesamten EU. Andererseits sieht diese Option die gleiche Struktur für die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten vor wie die beiden anderen Optionen (Schulungen, Beratungen, digitale Instrumente, Zugang zu Informationen über mögliche Verschmutzungen).

Die mit diesem Vorschlag vorgeschlagene politische Lösung ist Option B, da sie als die wirksamste und verhältnismäßigste Option bewertet wurde. Es gibt jedoch einen beträchtlichen Mangel an Daten, nur wenige Beiträge der Interessenträger und eine große Unsicherheit hinsichtlich der Auswirkungen, insbesondere mit Blick auf die für die drei Optionen geschätzten Vorteile für die Umwelt. Die Optionen B und C sind effizienter als Option A, besonders aufgrund des Vorteils, den harmonisierte Lösungen auf EU-Ebene im Vergleich zu mehreren nationalen Ansätzen bieten.

Der Ausschuss für Regulierungskontrolle gab am 27. März 2023 zur Folgenabschätzung eine befürwortende Stellungnahme (mit Vorbehalten) ab. In Anhang I der Folgenabschätzung wird erläutert, wie die Anmerkungen des Ausschusses für Regulierungskontrolle in dem Bericht berücksichtigt wurden.

In einer der Schlussfolgerungen der Folgenabschätzung wurde auf die Beschränkungen der Bewertung aufgrund der unzureichenden Datenlage hingewiesen. Daher hielt es die Kommission über das Ergebnis der Folgenabschätzung hinaus für angebracht, eine zusätzliche Maßnahme vorzuschlagen, die zu einer einheitlicheren Datenerhebung beitragen und die wirksame Überwachung durch die Mitgliedstaaten und den damit verbundenen Anteil der tatsächlichen Verschmutzungsereignisse besser sichtbar machen würde. Die vorgeschlagene Maßnahme wird die Maßnahmen der gemäß der Folgenabschätzung bevorzugten Option (Option B) ergänzen, indem durch Verpflichtung der Mitgliedstaaten, jährlich mindestens 10 % der von CleanSeaNet übermittelten Warmmeldungen zu überprüfen, Anreize für eine bessere Überwachung geschaffen werden. Eine solche Mindestanzahl von Überprüfungen

wirkt sich nur geringfügig auf die Kosten aus (0,5 bis 0,8 Mio. EUR pro Jahr), da die meisten Mitgliedstaaten diese Untergrenze bereits erreichen, wobei die Kommission der Ansicht ist, dass sie zu einer wirksameren Überwachung der Anwendung der Richtlinie anregen und dazu beitragen wird, die Umsetzung durch alle Mitgliedstaaten zu gewährleisten. Die Rangfolge der Optionen und die Wahl der bevorzugten politischen Option ändern sich durch diese zusätzliche Maßnahme nicht nennenswert.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Der Schwerpunkt des Vorschlags liegt auf einer verbesserten Effizienz der bestehenden Maßnahmen, da es sich um eine Richtlinie handelt, die sich seit 2005 weiterentwickelt hat und 2009 geändert wurde, um neuen Entwicklungen wie Gerichtsurteilen, internationalen Verpflichtungen im Rahmen des Marpol-Übereinkommens 73/78 und technologischen Veränderungen Rechnung zu tragen. In die überarbeitete Richtlinie werden einige Klarstellungen und Vereinfachungen aufgenommen. Dazu gehören Klarstellungen zur bestehenden Haftungsregelung und die Vereinfachung der Meldepflichten mit Schwerpunkt auf digitalen Lösungen.

Es ist nicht zu erwarten, dass der Vorschlag zusätzliche Verwaltungskosten oder Anpassungskosten für den Privatsektor oder die Öffentlichkeit nach sich zieht. Es kann mit mehr Sanktionen gegen Schiffe, die die Anforderungen des Marpol-Übereinkommens 73/78 nicht erfüllen, gerechnet werden. Der positive Aspekt ist, dass die gleichen Wettbewerbsbedingungen den regelkonformen Schiffsbetreibern zugutekommen dürften. Darüber hinaus werden Unternehmen und insbesondere die breite Öffentlichkeit von der Verringerung der Meeresverschmutzung durch Schiffe profitieren.

Der Vorschlag enthält keine Anforderungen an Schiffsbetreiber und dürfte daher keine Auswirkungen auf KMU haben. Es werden keine neuen Verpflichtungen für Unternehmen geschaffen, und somit würde sich der Vorschlag auch nicht auf ihre Kosten auswirken. Die Ausweitung des Anwendungsbereichs der Richtlinie auf weitere Stoffe, die unter das Marpol-Übereinkommen 73/78 fallen, kann für Sportboote und Fischereifahrzeuge, d. h. für Branchensegmente mit hoher KMU-Beteiligung, relevant sein. Da es bei dieser Ausweitung jedoch im Wesentlichen um die Durchsetzung internationaler Normen geht, muss der Schifffahrtssektor diese Normen unabhängig von der Richtlinie einhalten, und es werden keine Auswirkungen auf die Kosten von regelkonformen KMU erwartet. Die Initiative wird daher als für KMU nicht relevant betrachtet.

- **Grundrechte**

In der Charta der Grundrechte der Europäischen Union sind als Rechtsakt des Primärrechts der EU die Grundrechte der Menschen in der gesamten EU verankert. Insgesamt wird erwartet, dass der Vorschlag die Grundrechte und die Grundfreiheiten natürlicher Personen besser schützt, insbesondere im Hinblick auf Gerechtigkeit, faire Verfahren, Nichtdiskriminierung, Gleichbehandlung der Täter und den Grundsatz der Gesetzmäßigkeit sowie das Recht auf verhältnismäßige und wirksame Sanktionen. Die Freistellung der Mannschaft, Kapitäne und Eigentümer von der Haftung wird in dem Vorschlag weiter präzisiert. Ihr Schutz wird daher durch eine stärker integrierte Harmonisierung der internationalen Vorschriften in die nationalen Rechtsvorschriften und eine bessere Einhaltung des Rechtsstaatsprinzips und des Grundsatzes eines fairen Verfahrens gestärkt. Zudem wird der Grundsatz der Gleichbehandlung gewahrt, indem der Vorschlag zur Nichtdiskriminierung und zur Gleichbehandlung von Seeleuten beiträgt. Die Maßnahmen, die eine klarere Abgrenzung zwischen Verstößen gewährleisten, die unter das Strafverfahren bzw. unter das Verwaltungsverfahren fallen, werden auch die Gleichbehandlung der Täter in der gesamten

EU erleichtern. Diese Initiative wird zu einer besseren Wahrung des Rechts auf Zugang zu den Gerichten führen, indem klarer definiert wird, welche Verstöße Gegenstand eines Verwaltungs- oder Strafverfahrens sind. Der Vorschlag gewährleistet ferner den Schutz personenbezogener Daten.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Die derzeitigen Nettokosten des Vorschlags belaufen sich für den Zeitraum 2025-2050 auf 125,8–134,7 Mio. EUR. Die Auswirkungen des Vorschlags auf den Haushalt werden in dem Finanzbogen im Anhang dieses Vorschlags näher erläutert. Sie sind bereits im Vorschlag der Kommission für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs enthalten.

Die Auswirkungen auf den Haushalt, die über den derzeitigen MFR hinausgehen, sollen – unbeschadet der künftigen MFR-Vereinbarung – einen indikativen Überblick geben.

5. WEITERE ANGABEN

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

Eine erfolgreiche Umsetzung der Richtlinie würde bedeuten, dass die (juristische oder natürliche) Person, die für die Meeresverschmutzung verantwortlich ist, angemessen bestraft wird, um eine abschreckende Wirkung zu erzielen und so eine künftige Verschmutzung zu verhindern. Sanktionen für die Meeresverschmutzung durch Schiffe können als letztes Verteidigungsmittel für die Verhütung von Verschmutzung und den Schutz der Meeresumwelt und der menschlichen Gesundheit angesehen werden. Das erste Verteidigungsmittel für die Sicherheit des Seeverkehrs und die Verhütung von Verschmutzung wird durch die Kontrolle durch den Flaggenstaat und das zweite Verteidigungsmittel durch Rechtsvorschriften über die Hafenstaatkontrolle geboten, doch können von Schiffen verursachte Meeresverschmutzungen nach wie vor durch Unfälle und (vorsätzliche) betriebliche Einleitungen entstehen.

Die Kommission wird die Umsetzung und Wirksamkeit dieser Initiative durch mehrere Maßnahmen und eine Reihe von Kernindikatoren überwachen, mit denen die Fortschritte bei der Erreichung der Einzelziele gemessen werden. In der Folgenabschätzung wurden angemessene Monitoring- und Berichterstattungsmodalitäten ermittelt. Der EMSA kommt in diesem Prozess eine wichtige Rolle zu, da die Agentur für Besuche in den Mitgliedstaaten sowie für die Entwicklung und den Betrieb der digitalen Instrumente für den Seeverkehr – integrierte Seeverkehrsdienste und CleanSeaNet – zuständig ist.

Die Umsetzung lässt sich anhand der Überwachung, ob die Mitgliedstaaten die Rückmeldungen zur Überprüfung von CleanSeaNet-Warnmeldungen zeitnah und wirksam übermitteln und ob Informationen über die Beweissammlung und die Verwaltungsverfahren regelmäßig in das Meldesystem hochgeladen werden, kontrollieren. Die Kommission wird mit Unterstützung der EMSA eine öffentliche Website mit Kernindikatoren zur Umsetzungsquote und den wichtigsten nicht vertraulichen Informationen über Vorfälle illegaler Einleitungen einrichten; die Website wird regelmäßig mit Daten aus dem Meldesystem aktualisiert, um die Öffentlichkeit über die Umsetzung und über die verhängten Sanktionen zu informieren. Die EMSA wird im Rahmen ihrer unterstützenden Rolle für die Kommission regelmäßige Besuche in den Mitgliedstaaten durchführen, um die Maßnahmen

vor Ort zu überprüfen.¹³ Darüber hinaus wird die EMSA auf Anfrage horizontale Analysen bereitstellen und technische Hilfe leisten und der Kommission und den Mitgliedstaaten Bericht erstatten.

Die Auswirkungen der Richtlinie sollten spätestens fünf Jahre nach dem Ende der Umsetzungsfrist der Rechtsvorschrift bewertet werden. Es wird erwartet, dass bis dahin bereits solidere und repräsentativere Daten zur Verfügung stehen, um zu allen Mitgliedstaaten eine vollständige Bewertung erstellen zu können. In diesem Zusammenhang wäre eine Sachverständigenstudie erforderlich, um die Fortschritte im Hinblick auf das Strafmaß zu bewerten. Bei der Bewertung sollten auch die verfügbaren Daten über die Vorteile für die Umwelt sowie die Möglichkeit geprüft werden, den Anwendungsbereich auf neue Entwicklungen beim Marpol-Übereinkommen 73/78 und auf die Luftverschmutzung auszuweiten. Anschließend wird die Kommission im Einklang mit dem fünfjährigen Überprüfungszyklus der Besuche der EMSA in den Mitgliedstaaten die Umsetzung der Richtlinie regelmäßig analysieren.

- **Erläuternde Dokumente (bei Richtlinien)**

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

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Der Titel der Richtlinie

Der Gegenstand der Richtlinie wird genauer beschrieben, indem im Titel die „Durchsetzung internationaler Normen“ hinzugefügt wird. Mit dieser Änderung soll deutlich werden, dass nicht die Einführung neuer wesentlicher Normen für die Meeresverschmutzung durch Schiffe, sondern die Umsetzung und Durchsetzung bereits angenommener internationaler Normen Gegenstand der Richtlinie ist. Das im derzeitigen Titel enthaltene Element „strafrechtliche Sanktionen“ wurde aus Gründen der rechtlichen Kohärenz mit der Richtlinie (EU) 2023/xxxx über den strafrechtlichen Schutz der Umwelt gestrichen.

Artikel 1 – Zweck

Die allgemeine Zielsetzung der Richtlinie wird geändert, um klarzustellen, dass angemessene Sanktionen in dieser Richtlinie abschreckende, wirksame und verhältnismäßige Sanktionen bedeuten. Das bezieht sich auf verwaltungsrechtliche Sanktionen. Der in der derzeitigen Richtlinie enthaltene Ausdruck „strafrechtliche Sanktionen“ wurde aus Gründen der rechtlichen Kohärenz mit der Richtlinie (EU) 2023/xxxx über den strafrechtlichen Schutz der Umwelt aus der Bestimmung über das Ziel der Richtlinie gestrichen.

Artikel 2 – Begriffsbestimmungen

In Artikel 2 Nummer 2 werden die Begriffsbestimmungen aktualisiert, die unklar waren oder sich auf den veralteten Anwendungsbereich der Richtlinie beziehen, und es wird eine neue Begriffsbestimmung eingeführt. Erstens wird die Begriffsbestimmung für „Schadstoffe“ unter Nummer 2 an den erweiterten Anwendungsbereich der Richtlinie angepasst, der die Anlagen I–VI zum Marpol-Übereinkommen 73/78 umfasst. Mit einer neuen

¹³ Die EMSA führt solche Besuche gemäß Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs im Rahmen ihrer Hauptaufgaben durch; es sind daher keine zusätzlichen Kosten zu erwarten.

Begriffsbestimmung unter Nummer 2a werden „Rückstände aus Abgasreinigungssystemen“, d. h. Einleitungen aus Abgaswäschern ins Meer, als Stoff eingeführt, der unter den erweiterten Anwendungsbereich der Richtlinie im Hinblick auf Anlage VI zum Marpol-Übereinkommen 73/78 fällt, wobei die von der IMO entwickelten Richtlinien berücksichtigt werden. Mit einer neuen Begriffsbestimmung in Nummer 5a wird die international vereinbarte Definition des Begriffs „Unternehmen“ in die Richtlinie aufgenommen, und zwar im Einklang mit dem Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung (im Folgenden „ISM-Code“)¹⁴, der durch die Verordnung (EG) Nr. 336/2006¹⁵ in Unionsrecht umgesetzt wurde.

Artikel 4 – Verbot von Einleitungen

Artikel 4 enthält die allgemeinen Verbote, die unter diese Richtlinie fallen. Eine illegale Einleitung kann einer natürlichen oder juristischen Person zugeschrieben werden, und die nationalen Vorschriften zur Umsetzung dieser Richtlinie sollten vorsehen, dass diese Personen zur Rechenschaft gezogen werden. Einige der Verbote aus der derzeitigen Richtlinie (Stoffe gemäß dem Marpol-Übereinkommen 73/78, Anlagen I bis II) wurden gegenüber den bestehenden Verboten aktualisiert, andere sind jedoch neu (Stoffe gemäß dem Marpol-Übereinkommen 73/78, Anlagen III bis VI). Der Begriff „minder schwere Fälle“ wird gestrichen, da in der Ex-post-Bewertung festgestellt wurde, dass dieser Begriff unklar ist und von den Mitgliedstaaten nicht einheitlich ausgelegt wird. Darüber hinaus war dieser Begriff nur für die Anwendung strafrechtlicher Sanktionen relevant, die nun nicht mehr in den Anwendungsbereich der Richtlinie fallen.

Artikel 5 – Ausnahmen

In dem Vorschlag in Artikel 5 sind die Ausnahmen von den Verboten nach Artikel 4 festgelegt, nämlich die Fälle, in denen eine Einleitung infolge einer Beschädigung des Schiffes oder seiner Ausrüstung erfolgt. Dieser Artikel ist nur anwendbar, wenn die Voraussetzung der Beschädigung des Schiffes oder seiner Ausrüstung erfüllt ist. Die Bestimmung wurde geändert, um die im Rahmen des Marpol-Übereinkommens 73/78 bestehende Haftungsregelung zu präzisieren, indem die geltenden Vorschriften benannt werden, ohne dass sie gegenüber der Richtlinie 2005/35/EG geändert werden. Der im Marpol-Übereinkommen 73/78 verwendete Begriff „Eigner“ wird durch die Verwendung des Begriffs „Unternehmen“ präzisiert, da er verschiedene Stellen umfassen kann, von denen ein Schiff verwaltet wird. Diese Ausnahme gilt daher für alle Organisationen, die den Betrieb des Schiffes im Einklang mit dem ISM-Code übernommen haben. Die Bestimmung gilt für den erweiterten Anwendungsbereich der Richtlinie. Die Ausnahmen für Straftaten (Artikel 5a) und ihre weiteren Einzelheiten (Artikel 5b) wurden aus Gründen der rechtlichen Kohärenz mit der Richtlinie (EU) 2023/xxxx über den strafrechtlichen Schutz der Umwelt gestrichen. Die mit der Richtlinie 2009/123/EG eingeführten Schwellenwerte für die strafrechtliche Verantwortlichkeit für Verschmutzungsdelikte durch Schiffe werden gestrichen, da diese nun in der Richtlinie (EU) 2023/xxxx geregelt sind.

¹⁴ Internationaler Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung, der von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation durch die Entschließung der Vollversammlung A.741 (18) vom 4. November 1993 in der geänderten Fassung angenommen wurde.

¹⁵ Verordnung (EG) Nr. 336/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Februar 2006 zur Umsetzung des Internationalen Codes für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs innerhalb der Gemeinschaft und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 3051/95 des Rates (Text von Bedeutung für den EWR).

Artikel 6 – Durchsetzungsmaßnahmen betreffend Schiffe im Hafen eines Mitgliedstaats

Bei dieser Bestimmung gibt es gegenüber der bestehenden Bestimmung keine Änderungen. Um die Mitgliedstaaten bei der Erfüllung ihrer gemäß Artikel 6 bestehenden Verpflichtungen zu unterstützen, wird ein neuer Anhang der Richtlinie vorgelegt, der eine indikative Liste von Unregelmäßigkeiten oder Informationen enthält, die Anlass für den Verdacht einer illegalen Einleitung geben könnten, was wiederum den Hafenstaat zur Überprüfung des Vorfalls verpflichten würde.

Artikel 8 – Sanktionen

Der Artikel wird aufgrund der Tragweite der Richtlinie (EU) 2023/xxxx über den strafrechtlichen Schutz der Umwelt geändert. Die Überarbeitung der Richtlinie 2005/35/EG wird sich nur auf verwaltungsrechtliche Sanktionen erstrecken, während die Richtlinie (EU) 2023/xxxx strafrechtliche Sanktionen für die Meeresverschmutzung durch Schiffe abdeckt. In der letztgenannten Richtlinie sind die Grundsätze festgelegt, die für die Einführung von Sanktionen in einzelstaatliche Rechtsvorschriften zur Umsetzung der Richtlinie gelten sollten, nämlich dass sie wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein sollten. Das in die nationale Rechtsordnung eingeführte System von verwaltungsrechtlichen Sanktionen sollte die Richtlinie (EU) 2023/xxxx und die darin vorgesehenen Sanktionen unberührt lassen.¹⁶ Artikel 8 erhält einen neuen Absatz, in dem festgelegt wird, welche Art von Sanktionen zumindest in der nationalen Rechtsordnung vorgesehen werden sollte; diese Sanktionen sollten auch Geldbußen umfassen, die gegen das Unternehmen des Schiffes verhängt werden, wobei die für die Schifffahrt geltenden internationalen Vorschriften anzuerkennen sind, wonach der eingetragene Eigentümer das Betriebs- und/oder technische Management des Schiffes an ein anderes Unternehmen delegieren könnte. In solchen Fällen wäre das Unternehmen dafür verantwortlich, dass Schadstoffe illegal ins Meer eingeleitet wurden, anstatt sie in Hafenauffangeinrichtungen zu verbringen, es sei denn, es weist nach, dass eine andere Person, nämlich der Kapitän oder ein oder mehrere Mannschaftsmitglieder, die nicht unter der Verantwortung des Kapitäns gehandelt haben, für die Einleitung verantwortlich waren. In einem neuen Absatz zu Artikel 8 wird klargestellt, dass im Falle des Nachweises, dass eine andere Person – und nicht das Unternehmen – für den Verstoß verantwortlich war, gegen diese Person Sanktionen gemäß der Richtlinie 2005/35/EG verhängt werden sollten. Strafrechtliche Sanktionen gegen natürliche Personen (Artikel 8a), die Verantwortlichkeit für Straftaten (Artikel 8b) und strafrechtliche Sanktionen gegen juristische Personen (Artikel 8c) wurden aus Gründen der rechtlichen Kohärenz mit der Richtlinie (EU) 2023/xxxx über den strafrechtlichen Schutz der Umwelt gestrichen.

Artikel 8d – Wirksame Anwendung von Sanktionen (neu)

Es handelt sich um einen neuen Artikel mit dem Zweck der einheitlichen Anwendung des in der Richtlinie vorgesehenen Sanktionssystems in der gesamten Union und der Anpassung der Sanktionen, die verhängt werden. Die nationalen Justiz- und Verwaltungsbehörden sollten bei der Festlegung der Höhe der Sanktionen, die gegen den Verursacher zu verhängen sind, alle relevanten Umstände berücksichtigen. Unter Berücksichtigung der Vielfalt der unter diese Richtlinie fallenden Schadstoffe und der Bedeutung einer einheitlichen Anwendung dieser Sanktionen in der gesamten Union angesichts des grenzüberschreitenden Charakters der Meeresverschmutzung durch Schiffe wird in einem Durchführungsrechtsakt die Wirksamkeit

¹⁶ In den Artikeln 5 und 7 der Richtlinie (EU) 2023/xxxx werden nichtstrafrechtliche Sanktionen behandelt, und diese Anforderungen müssen bei der Anwendung der Richtlinie 2005/35/EG berücksichtigt werden.

der Sanktionshöhen gestärkt, indem konkrete Kriterien für die Anwendung von Sanktionen für die Einleitung verschiedener Schadstoffe ins Meer bestimmt werden. Solche zusätzlichen Kriterien könnten beispielsweise auf der Grundlage des geografischen Gebiets, in dem eine bestimmte Art von Schadstoff eingeleitet wurde, definiert werden und sich nach der Empfindlichkeit des Gebiets gegenüber den in dem Schadstoff enthaltenen Chemikalien richten, z. B. bei illegalen Einleitungen von Speiseöl in die Ostsee.

Artikel 10 – Informationsaustausch und Erfahrungen

Der Grundgedanke der Bestimmung, nämlich dass die Kommission mit Unterstützung der EMSA den Mitgliedstaaten bei ihren Durchsetzungsmaßnahmen hilft, bleibt unverändert. Der Titel des Artikels wurde geändert, um der Tatsache Rechnung zu tragen, dass die in diesem Artikel beschriebenen Maßnahmen den Austausch von Informationen und Erfahrungen betreffen, die für die wirksame Umsetzung der Richtlinie und die Zusammenarbeit zwischen den betroffenen Parteien erforderlich sind.

Um den Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten zu verbessern, wurden Bestimmungen zur Stärkung der bestehenden digitalen Instrumente, die den Mitgliedstaaten zur Verfügung stehen, insbesondere CleanSeaNet, und zur Verbesserung der automatischen Verknüpfungen zwischen den bestehenden Datenbanken für die Sicherheit des Seeverkehrs und den Systemen für den Informationsaustausch, einschließlich THETIS, THETIS-EU und SafeSeaNet, hinzugefügt, um zeitnahe und präzise Informationen in einem benutzerfreundlichen Format in den integrierten Seeverkehrsdiensten bereitzustellen und es den Mitgliedstaaten zu ermöglichen, die Fälle besser aufzuspüren. Damit die Umsetzung der Richtlinie durch alle Mitgliedstaaten wirksamer überwacht werden kann, ist vorgesehen, dass jeder Mitgliedstaat eine jährliche Überprüfungsquote von 10 % der von CleanSeaNet übermittelten Warnmeldungen erreicht. Um den Verwaltungsaufwand bei den Durchsetzungsmaßnahmen so gering wie möglich zu halten, sollte den nationalen Behörden in der gesamten Durchsetzungskette der Zugang zu solchen Informationen erleichtert werden; das gilt auch für den Zugang für Behörden anderer Mitgliedstaaten, die an solchen Informationen interessiert sind. Die Kommission wird die Foren bereitstellen, in denen der Erfahrungsaustausch zwischen den Behörden der Mitgliedstaaten und den Experten stattfinden sollte. Zu diesem Zweck werden Expertensitzungen zur Festlegung gemeinsamer Verfahren und Leitlinien vorgeschlagen, z. B. durch die Einsetzung einer speziellen Expertengruppe. Die Bestimmungen über die Aufgaben der EMSA wurden aus dem Artikel gestrichen, da diese in einem gesonderten Rechtsakt festgelegt sind.

Artikel 10a – Berichterstattung (neu)

Die Berichtspflichten der Mitgliedstaaten wurden durch ein detaillierteres System der Berichterstattung an die Kommission über die Umsetzung der Richtlinie ersetzt. Demgemäß sollte die Berichterstattung erfolgen, sobald die einschlägigen Maßnahmen abgeschlossen sind, und zwar mithilfe eines speziellen elektronischen Meldesystems, das von der EMSA entwickelt und gepflegt wird. Diese Regelung gewährleistet ein konkretes und wirksameres System der Berichterstattung, da lange Zeitspannen zwischen dem Verschmutzungsereignis oder demungsverfahren und dem tatsächlichen Zeitpunkt der Berichterstattung vermieden werden. Gemäß diesem Artikel müssen die Mitgliedstaaten einschlägige Daten zu i) Inspektionen, ii) Überprüfungstätigkeiten und iii) verhängten Sanktionen übermitteln. Außerdem sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, im CleanSeaNet die Überprüfungstätigkeiten zu erfassen, die nach der Übermittlung einer CleanSeaNet-Warnmeldung an den Mitgliedstaat durchgeführt wurden, oder anzugeben, aus welchen Gründen eine solche Warnmeldung nicht

weiterverfolgt wurde. Es ist ein Durchführungsrechtsakt vorgesehen, um detailliertere Vorschriften bezüglich des Verfahrens für die Berichterstattung, einschließlich der Art der zu meldenden Informationen, festzulegen. Die Kommission wird durch diese Maßnahmen die Umsetzung und Wirksamkeit dieser Richtlinie mit Unterstützung der EMSA überwachen und in der Lage sein, die Indikatoren zu bewerten, mit denen die Fortschritte bei der Verwirklichung der Ziele der Richtlinie gemessen werden.

Artikel 10b – Schulungen (neu)

Mit dieser Bestimmung sollen die Mitgliedstaaten bei ihren Schulungsmaßnahmen für die entlang der gesamten Durchsetzungskette eingebundenen zuständigen Behörden unterstützt werden, um sicherzustellen, dass alle Beteiligten über die erforderlichen Fachkenntnisse und Fähigkeiten für die wirksame Wahrnehmung ihrer Aufgaben verfügen. In den Bestimmungen dieses Artikels ist vorgesehen, dass die Kommission mit technischer Unterstützung der EMSA den EU-Mitgliedstaaten angesichts des erweiterten Anwendungsbereichs und neuer regulatorischer Entwicklungen bei der IMO, die für die Umsetzung dieser Richtlinie von Bedeutung sind, Schulungen anbieten wird, damit sie ihre Aufgaben im Rahmen der Richtlinie besser erfüllen können. Auf dieser Grundlage wird die EMSA regelmäßig Workshops veranstalten und i) neue technologische Entwicklungen, einschließlich neuer digitaler Instrumente, im Hinblick auf die Umsetzung der Richtlinie und ii) bewährte Verfahren der Mitgliedstaaten und ihre Methoden zur Sammlung von Beweisen und zur Überprüfung illegaler Einleitungen behandeln.

Artikel 10c – Veröffentlichung von Informationen (neu)

Dies ist ein neuer Artikel. Die Kommission wird dafür sorgen, dass wichtige, nicht vertrauliche und aktuelle Informationen über die Meeresverschmutzung durch Schiffe online verfügbar sind. Auf dieser Grundlage wird die EMSA im Internet einen Überblick veröffentlichen und diesen regelmäßig aktualisieren. So werden die allgemeinen Informationen über die einzelnen Meeresverschmutzungsereignisse durch Schiffe in der EU für die Öffentlichkeit zugänglich sein. Dazu zählen Informationen wie die Einzelheiten einer Warnmeldung aus der Satellitenüberwachung, deren Weiterverfolgung durch den betroffenen Mitgliedstaat, Fakten zur Überprüfung vor Ort oder zu der Schiffsüberprüfung und das Ergebnis des Verfahrens, z. B. die verhängte Geldbuße einschließlich ihrer Höhe, der Name, die Flagge und die IMO-Nummer des Schiffes, gegen das die Geldstrafe verhängt wurde, sowie die wichtigsten Fakten des Falls. Die EMSA wird ferner einen Überblick über die Umsetzung und Durchsetzung dieser Richtlinie in jedem Mitgliedstaat veröffentlichen, indem sie Länderprofile mit Informationen zur Messung der Fortschritte bei der Verwirklichung der Einzelziele wie der Zahl der festgestellten Verschmutzungsereignisse oder der Anzahl der Verwaltungsverfahren pro Land sowie einigen Schlüsselindikatoren zu den jeweiligen prozentualen Verhältnissen zur Verfügung stellt. Es wird ein neuer Anhang der Richtlinie vorgelegt, aus dem die Art der öffentlich zugänglichen Informationen hervorgeht.

Artikel 10d – Schutz von Personen, die potenzielle illegale Einleitungen melden (neu)

Die neue Einrichtung der digitalen Instrumente der EMSA wird ein Zugangstor bieten, um eine Warnmeldung an den Mitgliedstaat zu senden, wenn ein illegales Einleiten von einem Schiff auf See eingetreten ist. Hinweisgeber (d. h. natürlichen Personen, die Informationen über Verstöße melden, von denen sie im Rahmen ihrer Arbeitstätigkeit Kenntnis erlangt haben) steht ein spezieller Kanal zur Verfügung, über den sie mögliche Verstöße melden können. Dieser Artikel bezieht sich auf den Schutz von Hinweisgebern durch die Verbindung

zur Richtlinie (EU) 2019/1937 zur Festlegung von Mindeststandards für den Schutz von Personen, die die in der Richtlinie aufgelisteten Verstöße gegen das Unionsrecht melden.

Artikel 12a – Bewertung und Überprüfung (neu)

Dies ist ein neuer Artikel. Mit dieser Bestimmung ist vorgesehen, dass die Kommission fünf Jahre nach der Umsetzung der Richtlinie eine Bewertung dieser Umsetzung vornimmt. Auch wurde eine Überprüfungsklausel hinzugefügt, wonach künftige Änderungen der internationalen Normen zur Verhütung der Verschmutzung durch Schiffe, die den Kontrollen im Rahmen des Marpol-Übereinkommens 73/78 unterliegen, bei der Überprüfung berücksichtigt werden sollten.

Artikel 13 – Ausschussverfahren

Es handelt sich um einen neuen Standardartikel für den Erlass von Durchführungsrechtsakten.

Die früheren Artikel 5a bis b, 8a bis c, 11, 14 und 15 sowie der einzige Anhang wurden gestrichen.

Die oben genannten Artikel wurden aufgrund der Tragweite der Richtlinie (EU) 2023/xxxx über den strafrechtlichen Schutz der Umwelt sowie in Fällen, in denen sie nicht mehr relevant sind, gestrichen. Der einzige Anhang der Richtlinie 2005/35/EG wurde gestrichen, da er veraltet ist.

Anhang I (neu)

Es handelt sich um einen neuen Anhang mit Beispielen für Fälle, in denen Durchsetzungsmaßnahmen ausgelöst werden sollten, weil der Verdacht besteht, dass ein Schiff Schadstoffe illegal ins Meer eingeleitet hat. In diesem Fall muss der Mitgliedstaat eine Überprüfung im Hafen durchführen, um Informationen über die Umstände der illegalen Einleitung sowie Beweise dafür zu überprüfen und zu sammeln. Der Anhang enthält eine indikative Liste von Beispielen für Unregelmäßigkeiten und Informationen, die eine Verpflichtung zur Überprüfung nach sich ziehen könnten, wie beispielsweise Ergebnisse früherer Hafenstaatkontrollen oder Überprüfungen durch Polizei, Umweltbehörden oder andere Behörden, Überprüfungen der Entladung von Abfällen von Schiffen in Hafenauffangeinrichtungen oder Informationen, die über die integrierten Seeverkehrsdienste ausgetauscht oder entgegengenommen wurden. Stellt sich bei der Inspektion heraus, dass eine illegale Einleitung vorgenommen wurde, so ist gegebenenfalls ein geeignetes Verfahren einzuleiten.

Anhang II (neu)

Es handelt sich um einen neuen Anhang, der eine nicht erschöpfende Liste der Arten von Informationen enthält, die der Öffentlichkeit über jedes Verschmutzungsereignis und die Umsetzung der Richtlinie durch die einzelnen Mitgliedstaaten zugänglich gemacht werden müssen. Diese Informationen werden in einem benutzerfreundlichen Format bereitgestellt, z. B. in Form einer Karte, auf der ein Nutzer das geografische Gebiet seines Interesses vergrößern und sehen kann, wie in einem bestimmten Jahr auf Verschmutzungsereignisse reagiert wurde. Die öffentlich zugänglichen Informationen würden in allgemeinverständlicher Sprache zur Verfügung gestellt, um die Öffentlichkeit darüber zu informieren, welche Folgemaßnahmen die Mitgliedstaaten bei Verschmutzungsereignissen ergreifen und gegen welche Schiffe Geldbußen verhängt wurden.

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 2005/35/EG über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von Sanktionen, einschließlich strafrechtlicher Sanktionen, für Verschmutzungsdelikte

(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 Sozialausschusses¹⁷,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen¹⁸,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Politik der Union im Bereich des Seeverkehrs zielt auf ein hohes Maß an Sicherheit und Umweltschutz ab. Erreicht werden kann dies durch die Einhaltung internationaler Übereinkommen, Codes und Entschlüsse unter gleichzeitiger Wahrung der Freiheit der Schifffahrt, wie im Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen vorgesehen.
- (2) Das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (im Folgenden „Marpol-Übereinkommen 73/78“) enthält generelle Verbote für Einleitungen von Schiffen auf See, regelt aber auch die Bedingungen, unter denen bestimmte Stoffe in die Meeresumwelt eingeleitet werden können.
- (3) Seit der Annahme der Richtlinie 2005/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁹ wurden im Marpol-Übereinkommen 73/78 und seinen Anlagen wichtige Änderungen vorgenommen, mit denen strengere Normen und Verbote für das Einleiten von Stoffen durch Schiffe ins Meer eingeführt wurden. Diese Änderungen sowie die bei der Umsetzung der Richtlinie 2005/35/EG gewonnenen Erkenntnisse sollten berücksichtigt werden.

¹⁷ ABl. C 77 vom 31.3.2009, S. 69.

¹⁸ ABl. C 202 vom 7.6.2016, S. 177.

¹⁹ Richtlinie 2005/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von Sanktionen für Verstöße (ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 11).

- (4) Mit der Richtlinie (EU) 2019/883 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁰ wird sichergestellt, dass Abfälle in Häfen der Union entladen und dort in geeigneten Hafenauffangeinrichtungen gesammelt werden. Die Durchsetzung der Richtlinie 2019/883/EG ist zusammen mit der Richtlinie 2005/35/EG ein wichtiges Instrument zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe. Zur Sicherstellung eines wirksamen, integrierten und kohärenten Durchsetzungssystems für die Bestimmungen der Richtlinie (EU) 2019/883 über die Entladung von Abfällen in Hafenauffangeinrichtungen sollte die Richtlinie 2005/35/EG geändert und dabei ihr Anwendungsbereich auf die Anlagen IV bis VI zum Marpol-Übereinkommen 73/78 ausgedehnt werden, damit Schiffe davon abgehalten werden, Schadstoffe illegal ins Meer einzuleiten, und die Schadstoffe stattdessen gemäß den Bestimmungen der Richtlinie (EU) 2019/883 in Hafenauffangeinrichtungen entladen.
- (5) Anlage III zum Marpol-Übereinkommen 73/78 fällt nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinie (EU) 2019/883, da verpackte Güter nicht als Abfälle eingestuft und daher in der Regel nicht in Hafenauffangeinrichtungen entladen werden. Es kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass Schadstoffe in verpackter Form illegal ins Meer geworfen werden. Vor diesem Hintergrund sollte der Anwendungsbereich der Richtlinie 2005/35/EG auf die Anlage III zum Marpol-Übereinkommen 73/78 ausgedehnt werden. Dementsprechend sollte das Überbordwerfen von Schadstoffen gemäß der Richtlinie 2005/35/EG verboten werden, es sei denn, die zuständigen Behörden stellen fest, dass dies aus Gründen der Schiffssicherheit oder zur Rettung von Menschenleben auf See erforderlich war.
- (6) Gemäß der Begriffsbestimmung für „Einleiten“ in Artikel 2 des Marpol-Übereinkommens 73/78 fallen Emissionen von Schiffen unter das Übereinkommen. Anlage VI zum Marpol-Übereinkommen 73/78 betrifft die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe. Gemäß Anlage VI und den entsprechenden IMO-Richtlinien für Abgasreinigungssysteme (Entschließung MEPC.340(77)) dürfen Schiffe zur Einhaltung der Vorschriften Abgasreinigungssysteme als Ersatzmethode verwenden, um die Emissionen von Schwefeloxid (SO_x) zu verringern. Anlage VI enthält Bestimmungen über Rückstände und Einleitwasser aus Abgasreinigungssystemen, mit denen entweder (im Falle von Rückständen aus Abgasreinigungssystemen mit geschlossenem Kreislauf) die Einleitung ins Meer verboten und die Entladung in geeigneten Hafenauffangeinrichtungen vorgeschrieben wird oder (im Falle von Einleitwasser aus Systemen mit offenem Kreislauf) die Bedingungen für die Einleitung geregelt werden. Mit der Richtlinie (EU) 2016/802 des Europäischen Parlaments und des Rates²¹ werden internationale SO_x-Normen in Unionsrecht umgesetzt, während mit der Richtlinie (EU) 2019/883 sichergestellt wird, dass Rückstände aus Abgasreinigungssystemen in Hafenauffangeinrichtungen entladen werden. Da Rückstände und Einleitwasser aus Abgasreinigungssystemen zu einer Verschmutzung der Meeresumwelt führen können, sollten für illegale Einleitungen die in der Richtlinie 2005/35/EG vorgesehenen Sanktionen gelten. Aus diesen Gründen sollte der Anwendungsbereich der Richtlinie 2005/35/EG unter Berücksichtigung der von der IMO ausgearbeiteten Richtlinien auf Rückstände und Einleitwasser aus Abgasreinigungssystemen ausgedehnt werden, wobei die Bestimmungen der Richtlinie (EU) 2016/802, in denen etwaige strengere Einleitnormen und Sanktionen dafür festgelegt sind, unberührt bleiben.

²⁰ Richtlinie (EU) 2019/883 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 über Hafenauffangeinrichtungen für die Entladung von Abfällen von Schiffen, zur Änderung der Richtlinie 2010/65/EU und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/59/EG (ABl. L 151 vom 7.6.2019, S. 116).

²¹ Richtlinie (EU) 2016/802 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe (ABl. L 132 vom 21.5.2016, S. 58).

- (7) Mit der Richtlinie (EU) 2023/xxxx²² wird gewährleistet, dass für Umweltstraftaten einheitliche Definitionen bestehen und dass abschreckende, wirksame und verhältnismäßige strafrechtliche Sanktionen für schwere Umweltstraftaten verfügbar sind. Die Richtlinie 2005/35/EG wurde durch die Richtlinie 2009/123/EG des Europäischen Parlaments und des Rates²³ geändert, mit der für bestimmte Verstöße gegen die Richtlinie 2005/35/EG strafrechtliche Sanktionen eingeführt wurden, die nun in den Anwendungsbereich der Richtlinie (EU) 2023/xxxx fallen sollten. Dementsprechend sollten die Bestimmungen der Richtlinie 2005/35/EG, die durch die Richtlinie 2009/123/EG hinzugefügt oder ersetzt wurden, aus der Richtlinie 2005/35/EG gestrichen werden.
- (8) Die mit der Umsetzung der Richtlinie 2005/35/EG eingeführten verwaltungsrechtlichen Sanktionen gelten unbeschadet der Richtlinie (EU) 2023/xxxx. Die Mitgliedstaaten sollten den Anwendungsbereich der verwaltungs- und strafrechtlichen Durchsetzung bei Verschmutzungsdelikten von Schiffen gemäß ihren nationalen Rechtsvorschriften festlegen. Bei der Anwendung des nationalen Rechts zur Umsetzung der Richtlinie 2005/35/EG sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass die Verhängung straf- und verwaltungsrechtlicher Sanktionen mit den Grundsätzen der Charta der Grundrechte der Europäischen Union, einschließlich des Verbots, wegen derselben Tat zweimal strafrechtlich verfolgt oder bestraft zu werden, im Einklang steht.
- (9) Die in der Richtlinie 2005/35/EG vorgesehenen Sanktionen sollten verschärft und es sollte eine einheitliche Anwendung verwaltungsrechtlicher Sanktionen in der gesamten Union gewährleistet werden. Um die abschreckende Wirkung der Sanktionen zu verstärken, die für Verschmutzungsdelikte von Schiffen verhängt werden, sollten solche Sanktionen zumindest in Form von Geldbußen gegen das Unternehmen des Schiffes verhängt werden, es sei denn, das Unternehmen kann nachweisen, dass der Kapitän des Schiffes oder ein oder mehrere Mitglieder der Besatzung, die nicht unter der Verantwortung des Kapitäns gehandelt haben, für die Einleitung verantwortlich waren. In diesem Zusammenhang bezeichnet der Ausdruck „Unternehmen des Schiffes“ den Schiffseigner oder jede sonstige Organisation oder Person, z. B. den Geschäftsführer oder den Bareboat-Charterer, die im Einklang mit dem Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung (im Folgenden „ISM-Code“)²⁴, der durch die Verordnung (EG) Nr. 336/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁵ in Unionsrecht umgesetzt wurde, vom Schiffseigner die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes übernommen hat. In der Richtlinie 2005/35/EG sollte anerkannt werden, dass der eingetragene Eigner die Leitung des Schiffes an eine andere Stelle übertragen haben könnte; diese sollte dann in erster Linie verantwortlich gemacht werden, wenn sie entgegen ihren Verpflichtungen aus dem ISM-Code nicht gewährleistet, dass Umweltschäden vermieden und die Bordbetriebstätigkeiten qualifiziertem Personal übertragen werden.

²² ABl. L xxxx.

²³ Richtlinie 2009/123/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Änderung der Richtlinie 2005/35/EG über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von Sanktionen für Verstöße (ABl. L 280 vom 27.10.2009, S. 52).

²⁴ Internationaler Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung, von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) als Entschließung A.741(18) vom 4. November 1993 angenommen, in der geänderten Fassung.

²⁵ Verordnung (EG) Nr. 336/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Februar 2006 zur Umsetzung des Internationalen Codes für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs innerhalb der Gemeinschaft und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 3051/95 des Rates (Text von Bedeutung für den EWR)(ABl. L 64 vom 4.3.2006, S. 1).

- (10) Die nationalen Verwaltungs- und Justizbehörden sollten bei der Festlegung der Höhe der gegen den Verursacher der Verschmutzung zu verhängenden Sanktionen alle relevanten Umstände berücksichtigen. Angesichts der Vielfalt der Schadstoffe, die unter die Richtlinie 2005/35/EG fallen, und der Bedeutung einer einheitlichen Anwendung von Sanktionen in der gesamten Union aufgrund des grenzüberschreitenden Charakters der Verhaltensregeln sollten die Sanktionshöhen weiter angeglichen und ihre Wirksamkeit gestärkt werden, indem konkrete Kriterien für die Anwendung von Sanktionen für Einleitungen verschiedener Schadstoffe festgelegt werden. Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Anwendung von Sanktionen sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁶ ausgeübt werden. Für den Erlass dieser Durchführungsrechtsakte sollte das Prüfverfahren angewendet werden.
- (11) Hat ein Mitgliedstaat den Verdacht, dass ein Schiff, das sich freiwillig in seinem Hafen oder einem Vorhafen aufhält, eine illegale Einleitung vorgenommen hat, sollte eine angemessene Inspektion durchgeführt werden, um die Umstände festzustellen. Um die Mitgliedstaaten bei der Erfüllung ihrer Verpflichtungen zur Inspektion solcher Schiffe gemäß der Richtlinie 2005/35/EG zu unterstützen, enthält Anhang I der Richtlinie 2005/35/EG eine indikative Liste von Unregelmäßigkeiten oder Informationen, die die zuständigen Behörden bei der Entscheidung, ob ein Schiff als verdächtig anzusehen ist, im Einzelfall berücksichtigen sollten.
- (12) Die Begleitmaßnahmen für die Zusammenarbeit und die Berichterstattungspflichten der Mitgliedstaaten reichen bislang nicht aus, um eine vollständige Analyse der Frage zu ermöglichen, ob die Sanktionen gegen Verursacher von Verschmutzungen wirksam, abschreckend und verhältnismäßig sind und ob der Kommission angemessene Daten zur Verfügung gestellt werden, um die Umsetzung der Richtlinie 2005/35/EG zu überwachen. Um die wirksame und einheitliche Durchsetzung der Richtlinie 2005/35/EG zu gewährleisten, sollte der Informations- und Erfahrungsaustausch durch eine verstärkte Zusammenarbeit erleichtert und gleichzeitig gewährleistet werden, dass der Kommission angemessene Daten zur Verfügung gestellt werden, damit die Umsetzung der Richtlinie 2005/35/EG ordnungsgemäß überwacht werden kann.
- (13) Der bestehende satellitengestützte Dienst „CleanSeaNet“, der die Behörden der Mitgliedstaaten über potenzielle illegale Einleitungen unterrichtet, sollte weiter verbessert werden, um Informationen über die zusätzlichen in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2005/35/EG fallenden Schadstoffe einzubeziehen. Informationen über potenzielle oder tatsächliche Einleitungen, die von den Mitgliedstaaten gemäß der Richtlinie 2005/35/EG gemeldet werden, und Informationen aus anderen die Sicherheit im Seeverkehr betreffenden Datenbanken der Union wie dem mit der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates²⁷ eingerichteten System der Union für den Austausch von Informationen für die Sicherheit des Seeverkehrs (SafeSeaNet) und der mit der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates²⁸ eingerichteten Überprüfungsdatenbank (THETIS) sollten integriert und in einem benutzerfreundlichen elektronischen Format an die an der

²⁶ 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).

²⁷ 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).

²⁸ Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle (Neufassung) (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57).

Durchsetzungskette beteiligten nationalen Behörden weitergegeben werden, um deren rechtzeitige Reaktion zu erleichtern. Solche Informationen über eine tatsächliche oder potenzielle Einleitung von Rückständen aus dem Abgasreinigungssystem eines Schiffes sollten automatisch an das gemäß dem Durchführungsbeschluss (EU) 2015/253 der Kommission eingerichtete spezielle THETIS-Modul (THETIS-EU) übermittelt werden, um die Mitgliedstaaten bei Durchsetzungsmaßnahmen gemäß den Bestimmungen der Richtlinie (EU) 2016/802 zu unterstützen. Um die wirksame Überwachung der Umsetzung der Richtlinie durch alle Mitgliedstaaten zu gewährleisten, sollte jeder Mitgliedstaat in den ersten drei Jahren der Umsetzung dieser Richtlinie eine jährliche Überprüfungsquote von 10 % der von CleanSeaNet übermittelten Warnmeldungen sicherstellen. Zugang zu diesen Informationen sollte den Behörden anderer Mitgliedstaaten gewährt werden, die in ihrer Eigenschaft als Staaten des nächsten angelaufenen Hafens ein Interesse an diesen Informationen haben, sowie der Küstenstaaten, die von der potenziellen Einleitung des Schiffes betroffen sind, oder der Flaggenstaaten des Schiffes, um eine wirksame und zeitnahe grenzüberschreitende Zusammenarbeit zu ermöglichen, den Verwaltungsaufwand von Durchsetzungsmaßnahmen zu minimieren und letztlich Verstöße gegen die Richtlinie 2005/35/EG wirksam zu sanktionieren.

- (14) Die Beratungen der Untergruppe für Abfälle von Schiffen, die im Rahmen des Europäischen Forums für einen nachhaltigen Schiffsverkehr eingerichtet wurde und in der eine Vielzahl unterschiedlicher Experten im Bereich Meeresverschmutzung durch Schiffe und Bewirtschaftung von Abfällen von Schiffen zusammenkamen, wurden im Dezember 2017 wegen der Aufnahme interinstitutioneller Verhandlungen über die Richtlinie (EU) 2019/883 vertagt. Da diese temporäre Untergruppe der Kommission wertvolle Hinweise und Fachwissen geliefert hat, sollte eine ähnliche Expertengruppe eingerichtet und damit beauftragt werden, bei der Anwendung dieser Richtlinie gesammelte Erfahrungen auszutauschen, um die Mitgliedstaaten beim Aufbau ihrer Kapazitäten zur Aufdeckung und Überprüfung von Verschmutzungsereignissen zu unterstützen und die wirksame Durchsetzung der Richtlinie 2005/35/EG sicherzustellen.
- (15) Die mit der Verordnung (EU) xxxx/xxxx²⁹ eingerichtete Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (European Maritime Safety Agency, EMSA) sollte die Kommission bei der Umsetzung dieser Richtlinie unterstützen.
- (16) Die Mitgliedstaaten sollten der Kommission die Informationen übermitteln, die für eine ordnungsgemäße Überwachung der Umsetzung der Richtlinie 2005/35/EG erforderlich sind. Um den Verwaltungsaufwand zu begrenzen und die Kommission bei der Analyse der von den Mitgliedstaaten bereitgestellten Daten zu unterstützen, sollten diese Informationen von den Mitgliedstaaten über ein spezielles elektronisches Berichterstattungsinstrument übermittelt werden. Soweit sich diese Informationen auf Sanktionen beziehen, die gegen natürliche Personen verhängt wurden oder natürliche Personen betreffen, werden diese Informationen anonymisiert. Um sicherzustellen, dass die gemäß der Richtlinie 2005/35/EG gemeldeten Informationen der Mitgliedstaaten der Art nach vergleichbar sind und auf der Grundlage eines harmonisierten elektronischen Formats und Verfahrens für die Berichterstattung erhoben werden, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 ausgeübt werden.
- (17) Um die Mitgliedstaaten bei der Entwicklung ihrer Kapazitäten für die wirksame Durchsetzung der Richtlinie 2005/35/EG durch die nationalen Verwaltungs- und Justizbehörden zu unterstützen und wirksame, kosteneffiziente und gezielte Durchsetzungsmaßnahmen zu

²⁹

ABl. L xxxx.

ermöglichen, sollte die Kommission den Mitgliedstaaten Leitlinien und Schulungen zur Verfügung stellen, unter anderem zu bewährten Methoden und Verfahren für die Aufdeckung, Überprüfung und Beweiserhebung sowie Leitlinien zu den einschlägigen regulatorischen Entwicklungen des Marpol-Übereinkommens 73/78 und zu verfügbaren technologischen Entwicklungen, einschließlich neuer digitaler Instrumente.

- (18) Um die Öffentlichkeit in Bezug auf Verschmutzungen durch Einleitungen von Schiffen zu sensibilisieren und den Umweltschutz zu verbessern, sollten die von den Mitgliedstaaten bereitgestellten Informationen über die Anwendung der Richtlinie 2005/35/EG in Form eines unionsweiten Überblicks öffentlich zugänglich gemacht werden und die in Anhang II der Richtlinie 2005/35/EG aufgeführten Informationen umfassen. Mit der Richtlinie 2003/4/EG des Europäischen Parlaments und des Rates³⁰ wird bezweckt, das Recht auf Zugang zu Umweltinformationen in den Mitgliedstaaten entsprechend dem Übereinkommen über den Zugang zu Informationen, die Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und den Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten (Übereinkommen von Aarhus), dessen Vertragspartei die Union ist, zu gewährleisten. Unbeschadet der Bestimmungen der Richtlinie 2003/4/EG sollte die Kommission die Vertraulichkeit der von den Mitgliedstaaten erhaltenen Informationen schützen.
- (19) In der Richtlinie (EU) 2019/1937 des Europäischen Parlaments und des Rates³¹ sind Mindeststandards für die Meldung von Verstößen gegen das Unionsrecht, einschließlich der Richtlinie 2005/35/EG, und für den Schutz von Personen, die solche Verstöße melden, festgelegt. Die Mitgliedstaaten sollten insbesondere sicherstellen, dass in den Anwendungsbereich der Richtlinie (EU) 2019/1937 fallenden Besatzungen, die tatsächliche oder potenzielle illegale Einleitungen melden, Schutz gewährt wird. Zusätzlich zu den bestehenden Meldekanälen, die gemäß der Richtlinie (EU) 2019/1937 auf nationaler Ebene zur Verfügung stehen, sollte die Kommission einen zentralen externen Online-Meldekanal für die Meldung tatsächlicher oder potenzieller illegaler Einleitungen zur Verfügung stellen und diese Meldungen an den oder die betreffenden Mitgliedstaaten weiterleiten, der bzw. die diese Meldungen anschließend gemäß der Richtlinie (EU) 2019/1937 bearbeiten sollten, unter anderem in Bezug auf die Eingangsbestätigung, angemessene Rückmeldungen und Folgemaßnahmen. Im Einklang mit Artikel 25 Absatz 1 Buchstaben c und h sowie Artikel 25 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates³² sollte die Kommission sicherstellen, dass die Vertraulichkeit der Identität von Hinweisgebern geschützt wird, indem sie erforderlichenfalls die Ausübung bestimmter Datenschutzrechte betroffener Personen, beispielsweise von Personen, die in der Meldung als an der potenziellen illegalen Einleitung Beteiligte aufgeführt werden, beschränkt und zwar soweit und solange dies zur Verhütung und Unterbindung von Versuchen, Meldungen zu behindern, Folgemaßnahmen, insbesondere Untersuchungen, zu verhindern, zu unterlaufen oder zu verschleppen oder die Identität der Hinweisgeber festzustellen, notwendig ist.

³⁰ Richtlinie 2003/4/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. Januar 2003 über den Zugang der Öffentlichkeit zu Umweltinformationen und zur Aufhebung der Richtlinie 90/313/EWG des Rates (ABl. L 41 vom 14.2.2003, S. 26).

³¹ Richtlinie (EU) 2019/1937 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2019 zum Schutz von Personen, die Verstöße gegen das Unionsrecht melden (ABl. L 305 vom 26.11.2019, S. 17).

³² Verordnung (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2018 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe, Einrichtungen und sonstigen Stellen der Union, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 und des Beschlusses Nr. 1247/2002/EG (ABl. L 295 vom 21.11.2018, S. 39).

- (20) Der Europäische Datenschutzbeauftragte wurde gemäß Artikel 42 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1725 angehört und hat am [xx.xx.2023]³³ eine Stellungnahme abgegeben.
- (21) Innerhalb der IMO laufen derzeit Beratungen über neue die Umwelt betreffende Probleme im Zusammenhang mit der internationalen Schifffahrt, und zwar sowohl im Bereich der Wasser- als auch der Luftverschmutzung. Darunter fallen Wasserschadstoffe durch Meeresmüll, z. B. durch Verlust von Containern und von Kunststoffgranulat, sowie Unterwasserlärm und Luftschadstoffe wie Ruß. Diese Beratungen könnten zu neuen Regeln im Rahmen des Marpol-Übereinkommens 73/78 führen. Darüber hinaus müssen die Mitgliedstaaten gemäß der Richtlinie 2008/56/EG des Europäischen Parlaments und des Rates³⁴ einen guten Umweltzustand in der Meeresumwelt erreichen, zu dessen qualitativen Deskriptoren unter anderem Meeresmüll und Unterwasserlärm von Schiffen zählen. In diesem Zusammenhang sind in der Richtlinie (EU) 2023/xxxx³⁵ Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO₂) aus Stickoxidemissionen (NO_x) festgelegt. Schifffahrtstätigkeiten tragen zu höheren NO₂-Konzentrationen in Küsten- und Hafengebieten bei. Vor diesem Hintergrund sollten bei einer künftigen Überprüfung der Richtlinie 2005/35/EG neue Entwicklungen berücksichtigt werden, und die Kommission sollte die Möglichkeit prüfen, den Anwendungsbereich dieser Richtlinie gegebenenfalls im Hinblick auf etwaige neue internationale Normen im Rahmen des Marpol-Übereinkommens 73/78 zu ändern. Bei einer künftigen Überprüfung sollte auf der Grundlage der Erfahrungen mit der Durchführung der Richtlinie (EU) 2016/802 und der Entwicklung und Ausgereiftheit der Überwachung und Erkennung von SO_x- und NO_x-Emissionen von Schiffen bewertet werden, ob der Anwendungsbereich der Richtlinie 2005/35/EG gegebenenfalls geändert werden sollte, um gemäß Anlage VI zum Marpol-Übereinkommen 73/78 SO_x- und NO_x-Emission von Schiffen einzubeziehen und damit im Einklang mit dem Null-Schadstoff-Aktionsplan und insbesondere dessen Leitinitiative 5 „Gemeinsame Durchsetzung des Null-Schadstoff-Ziels“ eine kohärente, effiziente und wirksame Durchsetzungsregelung zu gewährleisten und die Verhängung entsprechender abschreckender Sanktionen zu ermöglichen.
- (22) Da die Ziele dieser Richtlinie auf Ebene der Mitgliedstaaten aufgrund der grenzüberschreitenden Schäden, die sich durch unter diese Richtlinie fallende illegale Einleitungen ergeben können, und mit den unionsweit verfügbaren wirksamen, abschreckenden und verhältnismäßigen Sanktionen für solche Einleitungen nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen des Umfangs und der Wirkungen der vorgeschlagenen Maßnahmen besser auf Unionsebene zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags der Europäischen niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (23) Diese Richtlinie steht im Einklang mit den Grundrechten und Grundsätzen, die insbesondere mit der Charta der Grundrechte der Europäischen Union anerkannt wurden, darunter das Recht auf Schutz der personenbezogenen Daten, auf einen wirksamen Rechtsbehelf und ein unparteiisches Gericht, die Unschuldsvermutung und die Verteidigungsrechte, die Grundsätze der Gesetzmäßigkeit und der Verhältnismäßigkeit im Zusammenhang mit Straftaten und Strafen sowie das Recht, wegen derselben Straftat nicht zweimal strafrechtlich verfolgt oder

³³ ABl. C xxxx.

³⁴ 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).

³⁵ ABl. L xxxx.

bestraft zu werden. Diese Richtlinie soll die uneingeschränkte Wahrung dieser Rechte und Grundsätze gewährleisten und sollte entsprechend durchgeführt werden.

- (24) Die Richtlinie 2005/35/EG sollte daher geändert werden —
HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Änderungen der Richtlinie 2005/35/EG

Die Richtlinie 2005/35/EG wird wie folgt geändert:

1. Der Titel erhält folgende Fassung:

„Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Durchsetzung internationaler Normen für die Verschmutzung durch Schiffe und die Einführung von Sanktionen für Verschmutzungsdelikte“.

2. Artikel 1 erhält folgende Fassung:

„Artikel 1

Ziel

- (1) Ziel dieser Richtlinie ist es, die internationalen Normen für die Verschmutzung durch Schiffe in das Unionsrecht aufzunehmen und sicherzustellen, dass gegen Personen, die für illegale Einleitungen von Schadstoffen verantwortlich sind, abschreckende, wirksame und verhältnismäßige Sanktionen verhängt werden, um die Sicherheit des Seeverkehrs zu erhöhen und den Schutz der Meeresumwelt vor der Verschmutzung durch Schiffe zu verstärken.
- (2) Diese Richtlinie hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, im Einklang mit dem Völkerrecht strengere Maßnahmen zu ergreifen und verwaltungsrechtliche oder strafrechtliche Sanktionen gemäß ihrem nationalen Recht vorzusehen.“
3. Artikel 2 erhält folgende Fassung:

„Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

1. „Marpol-Übereinkommen 73/78“ das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und dessen Protokoll von 1978 in der jeweils geltenden Fassung;
2. „Schadstoffe“ Stoffe, die den Anlagen I (Öl), II (als Massengut beförderte schädliche flüssige Stoffe), III (Schadstoffe, die auf See in verpackter Form befördert werden), IV (Schiffsabwasser) und V (Schiffsmüll) zum Marpol-Übereinkommen 73/78 unterliegen, sowie Rückstände aus Abgasreinigungssystemen;
3. „Rückstände aus Abgasreinigungssystemen“ jedes ins Meer eingeleitete Material, das aus dem Waschwasser oder dem Ablaufwasser eines Behandlungssystems entfernt wurde, oder Einleitwasser, das nicht das Einleitkriterium erfüllt, oder sonstiges ins Meer eingeleitetes Rückstandsmaterial aus dem Abgasreinigungssystem, das im Sinne der

Anlage VI Regel 4 zum Marpol-Übereinkommen 73/78 als Ersatzmethode zur Einhaltung der Vorschriften über die Verringerung von Emissionen nach den in Anlage VI Regel 14 zum Marpol-Übereinkommen 73/78 festgelegten Normen zum Einsatz kommt, wobei die von der IMO ausgearbeiteten Richtlinien zu berücksichtigen sind;

- a) ‚Einleiten‘ bzw. ‚Einleitung‘ jedes von einem Schiff aus erfolgende Freisetzen unabhängig von seiner Ursache, wie in Artikel 2 des Marpol-Übereinkommens 73/78 bestimmt;
 4. ‚Schiff‘ ein Seeschiff, ungeachtet seiner Flagge und seiner Art, das in der Meeresumwelt betrieben wird, einschließlich Tragflächenbooten, Luftkissenfahrzeugen, Tauchfahrzeugen und schwimmendem Gerät;
 5. ‚juristische Person‘ ein Rechtssubjekt, das diesen Status nach dem anwendbaren nationalen Recht innehat, mit Ausnahme von Staaten oder Körperschaften des öffentlichen Rechts, die hoheitliche Rechte ausüben, und von öffentlich-rechtlichen internationalen Organisationen;
 6. ‚Unternehmen‘ den Schiffseigner oder jede sonstige Organisation oder Person, wie den Geschäftsführer oder den Bareboat-Charterer, die vom Schiffseigner die Verantwortung für den Betrieb des Schiffs übernommen hat.“
4. Artikel 4 erhält folgende Fassung:

„Artikel 4

Verstöße

- (1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Einleitungen von Schadstoffen in einem der in Artikel 3 Absatz 1 festgelegten Gebiete als Verstöße betrachtet werden, es sei denn
 - a) Einleitungen von Schadstoffen, die Anlage I zum Marpol-Übereinkommen 73/78 unterliegen, erfüllen die Bedingungen gemäß Anlage I Regeln 15, 34, 4.1 oder 4.3 zum Marpol-Übereinkommen 73/78;
 - b) Einleitungen von Schadstoffen, die Anlage II zum Marpol-Übereinkommen 73/78 unterliegen, erfüllen die Bedingungen gemäß Anlage II Regeln 13, 3.1.1 oder 3.1.3 zum Marpol-Übereinkommen 73/78;
 - c) Einleitungen von Schadstoffen, die Anlage III zum Marpol-Übereinkommen 73/78 unterliegen, erfüllen die Bedingungen gemäß Anlage III Regel 8.1 zum Marpol-Übereinkommen 73/78;
 - d) Einleitungen von Schadstoffen, die Anlage IV zum Marpol-Übereinkommen 73/78 unterliegen, erfüllen die Bedingungen gemäß Anlage IV Regeln 3, 11.1 und 11.3 zum Marpol-Übereinkommen 73/78;
 - e) Einleitungen von Schadstoffen, die Anlage V zum MARPOL-Übereinkommen 73/78 unterliegen, erfüllen die Bedingungen gemäß Anlage V Regeln 4.1, 4.2, 5, 6.1, 6.2 und 7 zum Marpol-Übereinkommen 73/78 sowie gemäß Teil II-A Abschnitt 5.2 des Internationalen Codes für Schiffe, die in Polargewässern verkehren (Polar-Code);

- f) Einleitungen von Rückständen aus Abgasreinigungssystemen erfüllen die Bedingungen gemäß Anlage VI Regeln 14.1, 14.4, 14.6 und 3.1.1 zum Marpol-Übereinkommen 73/78.
 - (2) Jeder Mitgliedstaat ergreift die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass jede natürliche oder juristische Person, die einen Verstoß im Sinne von Absatz 1 begangen hat, dafür verantwortlich gemacht wird.“
5. Artikel 5 erhält folgende Fassung:

„Artikel 5

Ausnahmen

- (1) Einleitungen von Schadstoffen, die den Vorschriften der Anlagen I, II und VI zum Marpol-Übereinkommen 73/78 unterliegen, in einem der in Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben c, d und e genannten Gebiete werden nicht als Verstöße des Unternehmens, des Kapitäns oder der Besatzung betrachtet, wenn die beiden folgenden Bedingungen erfüllt sind:
 - a) die Einleitung ergibt sich aus einer Beschädigung eines Schiffes oder seiner Ausrüstung;
 - b) nach Eintritt des Schadens oder Feststellung des Einleitens sind alle angemessenen Vorsichtsmaßnahmen getroffen worden, um das Einleiten zu verhüten oder auf ein Mindestmaß zu begrenzen.
 - (2) Absatz 1 findet keine Anwendung, wenn das Unternehmen, der Kapitän oder die Besatzung, das/der/die für den Schaden verantwortlich ist, entweder in Schädigungsabsicht oder fahrlässig und in Kenntnis der Tatsache gehandelt hat, dass wahrscheinlich ein Schaden entstehen würde.“
6. Artikel 5a wird gestrichen.
7. Artikel 5b wird gestrichen.
8. In Artikel 6 wird folgender Absatz 3 angefügt:
- „(3) Anhang I dieser Richtlinie enthält eine indikative Liste von Unregelmäßigkeiten oder Informationen im Sinne von Absatz 1.“
9. Artikel 8 erhält folgende Fassung:

„Artikel 8

Sanktionen

- (1) Die Mitgliedstaaten legen unbeschadet ihrer Verpflichtungen gemäß der Richtlinie (EU) 2023/xxxx³⁶ für Verstöße gegen nationale Vorschriften zur Umsetzung von Artikel 4 und Artikel 5 Absatz 2 der vorliegenden Richtlinie ein System von verwaltungsrechtlichen Sanktionen fest und stellen deren Anwendung sicher. Die verwaltungsrechtlichen Sanktionen müssen abschreckend, wirksam und verhältnismäßig sein.

³⁶

ABl. L xxxx.

- (2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die in Umsetzung dieser Richtlinie eingeführten Sanktionen Geldbußen umfassen, die dem Unternehmen des Schiffes zum Zeitpunkt des Verstoßes auferlegt werden, es sei denn, das Unternehmen kann nachweisen, dass der Kapitän oder die nicht unter der Verantwortung des Kapitäns handelnde Besatzung für den Verstoß verantwortlich war.
 - (3) Wird nachgewiesen, dass der Kapitän oder die nicht unter der Verantwortung des Kapitäns handelnde Besatzung für den betreffenden Verstoß verantwortlich war, so stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass gegen diese Personen Sanktionen gemäß dieser Richtlinie verhängt werden.“
- 10. Artikel 8a wird gestrichen.
 - 11. Artikel 8b wird gestrichen.
 - 12. Artikel 8c wird gestrichen.
 - 13. Folgender Artikel 8d wird eingefügt:

„Artikel 8d

Wirksame Anwendung von Sanktionen

- (1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die zuständigen Behörden bei der Festlegung und Anwendung der Art und der Höhe der verwaltungsrechtlichen Sanktion gegen eine natürliche oder juristische Person, die von den zuständigen Behörden als für einen Verstoß im Sinne von Artikel 4 und Artikel 5 Absatz 2 verantwortlich befunden wurde, alle relevanten Umstände des Verstoßes berücksichtigen, u. a.
 - a) die Art, Schwere und Dauer der Einleitung;
 - b) das Ausmaß des Verschuldens der verantwortlichen Person;
 - c) die durch die Einleitung für die Umwelt oder die menschliche Gesundheit verursachten Schäden;
 - d) die Finanzkraft der verantwortlichen Person, gegebenenfalls unter Berücksichtigung des weltweiten Jahresumsatzes der verantwortlichen juristischen Person;
 - e) die wirtschaftlichen Vorteile, die der verantwortlichen Person aus dem Verstoß erwachsen oder voraussichtlich erwachsen;
 - f) die Maßnahmen, die von der verantwortlichen Person ergriffen wurden, um die Einleitung zu verhindern oder ihre Auswirkungen zu mindern;
 - g) der Umfang der Zusammenarbeit der verantwortlichen Person mit der zuständigen Behörde, unter Berücksichtigung aller Maßnahmen, die darauf abzielen, eine angemessene Inspektion oder sonstige Untersuchung durch eine zuständige Behörde zu umgehen oder zu behindern;
 - h) etwaige frühere Verstöße der verantwortlichen Person.
- (2) Um die einheitliche Anwendung dieses Artikels zu gewährleisten, kann die Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten detaillierte Vorschriften über die Kriterien festlegen, die von den Mitgliedstaaten bei der Verhängung von Sanktionen für jede Art von Schadstoff gemäß dieser Richtlinie zu berücksichtigen sind. Diese

Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 13 genannten Prüfverfahren erlassen.“

14. Artikel 10 erhält folgende Fassung:

„Artikel 10

Informations- und Erfahrungsaustausch

- (1) Für die Zwecke dieser Richtlinie arbeiten die Mitgliedstaaten und die Kommission beim Informationsaustausch unter Nutzung des in Artikel 22a Absatz 3 und Anhang III der Richtlinie 2002/59/EG³⁷ genannten Systems der Union für den Austausch von Informationen für die Sicherheit des Seeverkehrs (SafeSeaNet) zusammen, um folgende Ziele zu erreichen:
 - a) Verbesserung der für die wirksame Umsetzung dieser Richtlinie erforderlichen Informationen, insbesondere im Rahmen des mit dieser Richtlinie eingerichteten europäischen satellitengestützten Dienstes zum Aufspüren von Verschmutzungen (CleanSeaNet), um zuverlässige Methoden zur Rückverfolgung von Schadstoffen im Meer zu entwickeln;
 - b) Entwicklung und Umsetzung eines geeigneten Kontroll- und Überwachungssystems, das die gemäß Buchstabe a bereitgestellten Informationen mit in SafeSeaNet und anderen Informationsdatenbanken und -instrumenten der Union verfügbaren Informationen zusammenfasst, einschließlich der Weiterleitung von Informationen über tatsächliche oder potenzielle Einleitungen von Rückständen aus Abgasreinigungssystemen an das mit dem Durchführungsbeschluss (EU) 2015/253 der Kommission³⁸ eingerichtete spezielle THETIS-Modul (THETIS-EU), um die frühzeitige Ermittlung und Überwachung von Schiffen zu erleichtern, die Schadstoffe einleiten, und damit die Durchsetzungsmaßnahmen der nationalen Behörden zu optimieren;
 - c) bestmögliche Nutzung der gemäß den Buchstaben a und b bereitgestellten sowie der von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 10a gemeldeten Informationen, um den Zugang zu diesen Informationen und deren Austausch zwischen den zuständigen Behörden sowie mit den Behörden anderer Mitgliedstaaten und der Kommission zu erleichtern;
 - d) innerhalb von drei Jahren nach dem Datum der Umsetzung dieser Richtlinie Sicherstellung, dass die zuständigen Behörden jährlich mindestens 10 % der von CleanSeaNet übermittelten Warnmeldungen überprüfen.
- (2) Die Kommission organisiert den Erfahrungsaustausch zwischen den Behörden der Mitgliedstaaten und Experten, einschließlich solchen aus dem Privatsektor, der Zivilgesellschaft und den Gewerkschaften, über die Anwendung dieser Richtlinie in der gesamten Union, um gemeinsame Verfahrensweisen und Leitlinien zur Durchsetzung dieser Richtlinie einzuführen.“

³⁷ 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).

³⁸ Durchführungsbeschluss (EU) 2015/253 der Kommission vom 16. Februar 2015 zur Regelung der Probenahmen und der Berichterstattung gemäß der Richtlinie 1999/32/EG des Rates bezüglich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen (ABl. L 41 vom 17.2.2015, S. 55).

15. Folgende Artikel 10a, 10b, 10c und 10d werden eingefügt:

„Artikel 10a

Berichterstattung

- (1) Die Kommission richtet ein elektronisches Berichterstattungsinstrument ein, das der Erhebung und dem Austausch von Informationen zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission über die Anwendung des in dieser Richtlinie vorgesehenen Durchsetzungssystems dient.
- (2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die folgenden Informationen über die von ihren zuständigen Behörden ergriffenen Maßnahmen über das in Absatz 1 genannte elektronische Berichterstattungsinstrument übermittelt werden:
 - a) Informationen über die nach einer von CleanSeaNet übermittelten Warnmeldung von den zuständigen Behörden ergriffenen Folgemaßnahmen, sobald die Folgemaßnahmen abgeschlossen sind, oder die Gründe, aus denen eine solche Warnmeldung nicht weiterverfolgt wurde;
 - b) Informationen über die gemäß Artikel 6 durchgeführten Inspektionen, sobald die Inspektion abgeschlossen ist;
 - c) Informationen über die gemäß Artikel 7 ergriffenen Maßnahmen, sobald diese Maßnahmen abgeschlossen sind;
 - d) Informationen über Sanktionen, die gemäß dieser Richtlinie verhängt wurden, unverzüglich und in jedem Fall bis zum 30. Juni des Jahres, das auf das Kalenderjahr, in dem die Sanktionen verhängt wurden, folgt. Soweit sich diese Informationen auf Sanktionen beziehen, die personenbezogene Daten enthalten, werden diese Informationen anonymisiert.
- (3) Um die einheitliche Anwendung dieses Artikels zu gewährleisten, kann die Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten detaillierte Vorschriften über das Verfahren für die Übermittlung der in Absatz 2 genannten Informationen, einschließlich der Art der zu übermittelnden Informationen, im Einklang mit dem Prüfverfahren gemäß Artikel 13 festlegen.
- (4) Die Mitgliedstaaten melden der Kommission die befugten Behörden, die Zugang zu dem in Absatz 1 genannten Berichterstattungsinstrument haben werden.

Artikel 10b

Schulungen

Die Kommission erleichtert die Entwicklung der Kapazitäten der Mitgliedstaaten, indem sie gegebenenfalls Schulungen für die Behörden anbietet, die für die Aufdeckung, Überprüfung und Durchsetzung von Verstößen im Anwendungsbereich dieser Richtlinie zuständig sind.

Artikel 10c

Veröffentlichung von Informationen

- (1) Auf der Grundlage der von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 10a übermittelten Informationen veröffentlicht die Kommission einen unionsweiten Überblick über die Umsetzung und Durchsetzung dieser Richtlinie, der regelmäßig aktualisiert wird. Dieser Überblick muss die in Anhang II dieser Richtlinie aufgeführten Informationen enthalten.
- (2) Unbeschadet der Richtlinie 2003/4/EG³⁹ ergreift die Kommission geeignete Maßnahmen, um die Vertraulichkeit der im Rahmen der Umsetzung dieser Richtlinie erlangten Informationen zu schützen.

Artikel 10d

Schutz von Personen, die potenzielle Verstöße melden

- (1) Die Kommission entwickelt und unterhält einen vertraulichen externen Online-Meldekanal für die Entgegennahme von Meldungen im Sinne der Richtlinie (EU) 2019/1937⁴⁰ über potenzielle Verstöße gegen die vorliegende Richtlinie und leitet diese Meldungen an den oder die betreffenden Mitgliedstaaten weiter.
- (2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die zuständigen nationalen Behörden, die über den in Absatz 1 genannten Kanal Meldungen über Verstöße gegen diese Richtlinie entgegennehmen, zu diesen Meldungen gemäß der Richtlinie (EU) 2019/1937 Rückmeldungen geben und Folgemaßnahmen ergreifen.
- (3) Die Kommission kann die Anwendung der Artikel 14 bis 22, 35 und 36 sowie des Artikels 4 der Verordnung (EU) 2018/1725⁴¹ für die betroffenen Personen einschränken, die Teil der über den in Absatz 1 genannten Kanal übermittelten Meldung sind oder darin genannt werden und bei denen es sich nicht um die betroffenen Personen handelt, die die Meldung übermitteln. Diese Einschränkung darf nur für den Zeitraum gelten, der für die Prüfung der in Absatz 2 genannten Meldungen durch die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten erforderlich ist.“

16. Artikel 11 wird gestrichen.
17. Artikel 12 wird gestrichen.
18. Folgender Artikel 12a wird eingefügt:

³⁹ Richtlinie 2003/4/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. Januar 2003 über den Zugang der Öffentlichkeit zu Umweltinformationen und zur Aufhebung der Richtlinie 90/313/EWG des Rates (ABl. L 41 vom 14.2.2003, S. 26).

⁴⁰ Richtlinie (EU) 2019/1937 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2019 zum Schutz von Personen, die Verstöße gegen das Unionsrecht melden (ABl. L 305 vom 26.11.2019, S. 17).

⁴¹ Verordnung (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2018 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe, Einrichtungen und sonstigen Stellen der Union, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 und des Beschlusses Nr. 1247/2002/EG (ABl. L 295 vom 21.11.2018, S. 39).

Bewertung und Überprüfung

- (1) Bis zum *[OP: Bitte Datum einfügen: fünf Jahre nach dem Datum der Umsetzung dieser Änderungsrichtlinie]* nimmt die Kommission eine Bewertung dieser Richtlinie vor. Die Bewertung stützt sich mindestens auf Folgendes:
 - a) die bei der Umsetzung dieser Richtlinie gesammelten Erfahrungen und
 - b) die von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 10a übermittelten Informationen sowie den gemäß Artikel 10c bereitgestellten unionsweiten Überblick.
 - (2) Im Rahmen der Überprüfung bewertet die Kommission die Möglichkeit, den Anwendungsbereich dieser Richtlinie gegebenenfalls zu ändern, unter anderem im Hinblick auf die internationalen Normen zur Verhütung der Luftverschmutzung durch Schiffe gemäß dem Marpol-Übereinkommen 73/78, insbesondere in Bezug auf Schwefeloxid- und Stickoxidemissionen von Schiffen, sowie im Hinblick auf andere Normen für Einleitungen von Schiffen, die unter das Marpol-Übereinkommen 73/78 fallen, z. B. Ruß, Meeresmüll, Verlust von Containern, Verlust von Kunststoffgranulat sowie Unterwasserlärm.“
19. Artikel 13 erhält folgende Fassung:

„Artikel 13

Ausschussverfahren

- (1) Die Kommission wird durch den Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (Committee on Safe Seas and the Prevention of Pollution from Ships, COSS) unterstützt, der mit Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002⁴² eingesetzt wurde. Der COSS ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011⁴³.
 - (2) Wird auf diesen Artikel Bezug genommen, so gelten Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 und Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002.“
20. Artikel 14 wird gestrichen.
21. Artikel 15 wird gestrichen.
22. Der einzige Anhang wird gestrichen.
23. Der Wortlaut in Anhang I der vorliegenden Richtlinie wird als Anhang I angefügt.
24. Der Wortlaut in Anhang II der vorliegenden Richtlinie wird als Anhang II angefügt.

⁴² 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).

⁴³ 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).

Artikel 2

Umsetzung

- (1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis zum *[Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen: ein Jahr ab dem Datum des Inkrafttretens dieser Änderungsrichtlinie]* die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie nachzukommen.

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

- (2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der nationalen Vorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen, sowie alle späteren Änderungen, die diese Vorschriften betreffen.

Artikel 3

Anwendung der Richtlinie 2009/123/EG

In Bezug auf Verstöße, die gemäß der Richtlinie 2005/35/EG in der durch die Richtlinie 2009/123/EG⁴⁴ geänderten Fassung als Straftaten anzusehen sind, und die entsprechenden Sanktionen bleiben die Mitgliedstaaten, die nicht durch die Richtlinie (EU) 2023/xxxx gebunden sind, durch die Richtlinie 2005/35/EG in der durch die Richtlinie 2009/123/EG geänderten Fassung gebunden.

Artikel 4

Inkrafttreten

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

Artikel 5

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments
Die Präsidentin

Im Namen des Rates
Der Präsident /// Die Präsidentin

⁴⁴ ABl. L xxxx.

FINANZBOGEN ZU RECHTSAKTEN – AGENTUREN**1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE****1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative**

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2005/35/EG über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von Sanktionen, einschließlich strafrechtlicher Sanktionen, für Verschmutzungsdelikte

1.2. Politikbereich(e)

Mobilität und Verkehr – Sicherheit des Seeverkehrs

1.3. Der Vorschlag betrifft

☐ eine neue Maßnahme

☐ eine neue Maßnahme im Anschluss an ein Pilotprojekt/eine vorbereitende Maßnahme⁴⁵

☒ die Verlängerung einer bestehenden Maßnahme

☐ die Zusammenführung mehrerer Maßnahmen zu einer anderen/neuen Maßnahme

1.4. Ziel(e)**1.4.1. Allgemeine(s) Ziel(e)**

Das allgemeine Ziel der Änderung der Richtlinie 2005/35/EG besteht darin sicherzustellen, dass gegen Personen, die für illegale Einleitungen von Schadstoffen ins Meer verantwortlich sind, wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen verhängt werden, um die Sicherheit des Seeverkehrs zu erhöhen und den Schutz der Meeresumwelt vor der Verschmutzung durch Schiffe zu verstärken. Die Überarbeitung trägt zur Verwirklichung des Ziels für nachhaltige Entwicklung (SDG) Nr. 14 („Ozeane, Meere und Meeresressourcen im Sinne nachhaltiger Entwicklung erhalten und nachhaltig nutzen“) und des SDG Nr. 3 („Ein gesundes Leben für alle Menschen jeden Alters gewährleisten und ihr Wohlergehen fördern“) bei, und mit ihren Bestimmungen über die Strafverfolgung trägt sie zur Verwirklichung des SDG Nr. 16 („Frieden, Gerechtigkeit und starke Institutionen“) bei.

1.4.2. Einzelziel(e)

Mit der Überarbeitung werden folgende Einzelziele verfolgt:

Übernahme internationaler Normen in das EU-Recht durch Anpassung der Richtlinie an die Anlagen zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (Marpol-Übereinkommen), die Einleitungen ins Meer betreffen.

Unterstützung der Mitgliedstaaten durch Kapazitätsaufbau, um Verschmutzungsereignisse rechtzeitig und auf harmonisierte Weise aufzuspüren, diese zu überprüfen, Beweise zu sammeln und die ermittelten Täter wirksam zu bestrafen.

Sicherstellung, dass gegen (natürliche und juristische) Personen, die für illegale Einleitungen durch Schiffe verantwortlich sind, wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen verhängt werden.

⁴⁵

Im Sinne des Artikels 58 Absatz 2 Buchstabe a oder b der Haushaltsordnung.

Sicherstellung einer vereinfachten und wirksamen Berichterstattung über von Schiffen ausgehende Verschmutzungsereignisse und die Folgemaßnahmen.

1.4.3. Erwartete Ergebnisse und Auswirkungen

Bitte geben Sie an, wie sich der Vorschlag/die Initiative auf die Begünstigten/Zielgruppen auswirken dürfte.

Dieser Vorschlag soll durch Gewährleistung harmonisierter und verhältnismäßiger Sanktionen, die hoch genug sind, um von illegalen Einleitungen abzuschrecken, die Wirksamkeit der Sanktionen verbessern und gleiche Wettbewerbsbedingungen schaffen.

Dieser Vorschlag dürfte die Wirksamkeit der Überprüfungen der Behörden der Mitgliedstaaten insgesamt verbessern und somit den Anteil der ermittelten Straftäter erhöhen sowie die Berichterstattung über die Umsetzung der Richtlinie vereinfachen und verbessern.

1.4.4. Leistungsindikatoren

Bitte geben Sie an, anhand welcher Indikatoren sich die Fortschritte und Ergebnisse verfolgen lassen.

Die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Richtlinie im Hinblick auf das Einzelziel Nr. 1 wird auf der Grundlage der Zahl der Verstöße und der Anzahl der ermittelten Rückstände von Öl, schädlichen flüssigen Stoffen, verpackten Waren, Abwasser und Müll sowie Rückstände von Abgaswäschern, die durch Schiffe eingeleitet wurden, bestimmt.

Die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Richtlinie im Hinblick auf das Einzelziel Nr. 2 wird auf der Grundlage der Anzahl der Überprüfungen je Mitgliedstaat (Überprüfungsebene), der Zahl der infolge der Überprüfung ermittelten Täter (ermittelte Verursacher), der Zahl der Meldungen von Hinweisgebern und der Zahl der EMSA-Schulungen und -Workshops bestimmt.

Die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Richtlinie im Hinblick auf das Einzelziel Nr. 3 wird auf der Grundlage der Höhe der verhängten Geldbußen und der Arten der verhängten Sanktionen bestimmt.

Die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Richtlinie im Hinblick auf das Einzelziel Nr. 4 wird auf der Grundlage der Anzahl der Aktualisierungen je Mitgliedstaat im Meldesystem, der Anzahl der im Meldesystem erfassten Einleitungen durch Schiffe je Mitgliedstaat und der Zahl der Aufrufe/Besuche der öffentlich zugänglichen Website bestimmt.

1.5. Begründung des Vorschlags/der Initiative

1.5.1. Kurz- oder langfristig zu deckender Bedarf, einschließlich einer detaillierten Zeitleiste für die Durchführung der Initiative

Die EMSA wird aufgrund der Ausweitung des Anwendungsbereichs der Richtlinie zusätzliche Satellitenüberwachungsdienste für die Behörden der Mitgliedstaaten einrichten und den CleanSeaNet-Dienst aufrüsten müssen, um die Schadstoffe besser überwachen und erkennen zu können. Die EMSA wird Schulungen entwickeln und Leitfäden ausarbeiten müssen, die regelmäßig zu aktualisieren sind. Ferner wird sie einen externen Meldekanal für Hinweisgeber entwickeln, damit diese Informationen über mögliche illegale Einleitungen übermitteln können und die integrierten Seeverkehrsdienste verbessert werden. Die EMSA wird auch ein neues Meldesystem entwickeln und pflegen müssen, damit die Mitgliedstaaten über jedes Ereignis der Meeresverschmutzung durch Schiffe Bericht erstatten können, sowie eine Website entwickeln müssen, über die die Öffentlichkeit über die Meeresverschmutzung durch Schiffe informiert wird.

Insgesamt werden neun VZÄ benötigt, um die Bereitstellung zusätzlicher Satellitenüberwachungsdienste zu unterstützen, und weitere drei VZÄ zur Unterstützung der Entwicklung der integrierten Seeverkehrsdienste. Davon wird ein VZÄ im nächsten MFR benötigt.

- 1.5.2. *Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der Union (kann sich aus unterschiedlichen Faktoren ergeben, z. B. Vorteile durch Koordinierung, Rechtssicherheit, größere Wirksamkeit oder Komplementarität). Für die Zwecke dieser Nummer bezeichnet der Ausdruck „Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der Union“ den Wert, der sich aus dem Tätigwerden der Union ergibt und den Wert ergänzt, der andernfalls allein von den Mitgliedstaaten geschaffen worden wäre.*

Gründe für Maßnahmen auf europäischer Ebene (ex ante)

Unterschiedliche nationale Ansätze können einer effizienten Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten im Wege stehen und den Tätern ermöglichen, sich den Sanktionen zu entziehen. Aufgrund der höheren Anfälligkeit einiger Regionen und da die Mitgliedstaaten nicht auf die gleiche Weise in der Lage sind, Fälle von Meeresverschmutzung durch Schiffe zu überprüfen und strafrechtlich zu verfolgen, sind Maßnahmen der EU erforderlich, insbesondere durch begleitende Unterstützungsmaßnahmen durch gemeinsame digitale Instrumente der EMSA. Angesichts des internationalen Charakters des Seeverkehrs besteht ein deutlicher Bedarf an einem grenzüberschreitenden Rahmen, der eine Gleichbehandlung der Schiffsbetreiber – unabhängig vom Ort des Verschmutzungsereignisses – gewährleistet.

Erwarteter Unionsmehrwert (ex post)

Die Maßnahmen der EU gewährleisten gleiche Wettbewerbsbedingungen und erleichtern die nationale Überprüfung und Strafverfolgung sowie die grenzüberschreitende Durchsetzung, wodurch die Sanktionen abschreckender werden. Die Maßnahmen der EU werden, im Vergleich dazu, was die Mitgliedstaaten allein erreichen können, einen eindeutigen Mehrwert bei der Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe, die in der Regel eine grenzüberschreitende Dimension hat, bieten. Weitere Klarstellungen der Haftungsregelung der EU und eine verbesserte Satellitenüberwachung für mehr Arten von Schadstoffen dank des erweiterten Anwendungsbereichs der Richtlinie im Einklang mit dem Marpol-Übereinkommen gewährleisten eine effizientere und wirksamere Umsetzung der Verpflichtungen durch die Mitgliedstaaten.

- 1.5.3. *Aus früheren ähnlichen Maßnahmen gewonnene Erkenntnisse*

Die EMSA-Instrumente erwiesen sich im Hinblick auf die Verwirklichung der Ziele der Richtlinie als effizient und nützlich für die Mitgliedstaaten. Die verstärkte Satellitenüberwachung hat zu einer verbesserten Aufdeckung illegaler Einleitungen und indirekt zur Verhütung der Verschmutzung der Meeresumwelt durch Schiffe beigetragen. Nach einer Bewertung der Richtlinie zeigte sich jedoch, dass ihre Ziele zwar angemessen waren, aber nicht vollständig erreicht wurden, und ihr Anwendungsbereich begrenzt ist.

Die Einführung des CleanSeaNet-Dienstes, eines Instruments zur Satellitenüberwachung, war erfolgreich, sollte jedoch weiterentwickelt werden, um den erweiterten Anwendungsbereich der Richtlinie abzudecken.

Die Ergebnisse der Ex-post-Bewertung sind in der Folgenabschätzung zu dieser Initiative in Tabelle 2 zusammengefasst.

1.5.4. *Vereinbarkeit mit dem Mehrjährigen Finanzrahmen sowie mögliche Synergieeffekte mit anderen geeigneten Instrumenten*

Die vorgeschlagene Überarbeitung ist ein wichtiges Ergebnis der Mitteilung der Kommission über eine Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität, in der die Vision der EU für ein nachhaltigeres Verkehrssystem der Zukunft dargelegt wird. In der Strategie wurde angekündigt, dass die Kommission die Einleitung einer umfassenden Überprüfung der bestehenden Rechtsvorschriften plant, darunter auch die Überarbeitung der Richtlinie über die Meeresverschmutzung durch Schiffe im Jahr 2022 (im Rahmen der Leitinitiative 2 – Emissionsfreie Flughäfen und Häfen). Dadurch wird sich die Luftqualität vor Ort verbessern, was sich positiv auf die Gesundheit der Anwohnerinnen und Anwohner auswirken wird.

Mit der vorgeschlagenen Überarbeitung werden Synergien mit anderen EU-Rechtsvorschriften geschaffen, insbesondere der Richtlinie (EU) 2019/883 über Hafenauffangeinrichtungen, der Richtlinie über den strafrechtlichen Schutz der Umwelt, der Richtlinie 2009/21/EG über die Erfüllung der Flaggenstaatpflichten, der Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle und der Richtlinie 2009/18/EG über die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr.

Der Vorschlag ist mit dem derzeitigen Mehrjährigen Finanzrahmen vereinbar, erfordert jedoch eine Neuprogrammierung innerhalb der Rubrik 1 in Bezug auf den jährlichen Beitrag zur EMSA (Ausgleich des Haushalts durch eine kompensatorische Kürzung der geplanten Ausgaben innerhalb des Bereichs Verkehr der Fazilität „Connecting Europe“ (02 03 01)). Die Auswirkungen des derzeitigen Vorschlags auf den Haushalt sind bereits im Haushalt zu dem Vorschlag der Kommission für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 enthalten.

Die Auswirkungen auf den Haushalt, die über den derzeitigen MFR hinausgehen, sollen – unbeschadet der künftigen MFR-Vereinbarung – einen indikativen Überblick geben.

1.5.5. *Bewertung der verschiedenen verfügbaren Finanzierungsoptionen, einschließlich der Möglichkeiten für eine Umschichtung*

Die Auswirkungen dieser Initiative auf den Haushalt beziehen sich auf die zusätzlichen Mittel, die erforderlich sind, um weitere Satellitenüberwachungsdienste für die Behörden der Mitgliedstaaten durch eine Aufrüstung des CleanSeaNet-Dienstes einzurichten, Schulungen und Leitlinien bereitzustellen, ein neues Meldesystem zu entwickeln und zu pflegen, die integrierten Seeverkehrsdienste weiterzuentwickeln sowie eine neue Website, auf der die Öffentlichkeit über die Meeresverschmutzung durch Schiffe informiert wird, einzurichten und für die damit verbundenen Aufgaben der Datenerhebung, -überwachung und -berichterstattung im Rahmen der vorgeschlagenen Richtlinie. Dabei handelt es sich um neue Aufgaben, die von der EMSA dauerhaft zu übernehmen sind, während ihre bestehenden Aufgaben weder abnehmen noch teilweise auslaufen werden.

Der zusätzliche Personalbedarf kann nicht durch Umgruppierungen gedeckt werden, wohingegen der zusätzliche Mittelbedarf durch Aufrechnung aus bestehenden Programmen gedeckt wird, die von der GD MOVE im Rahmen des derzeitigen Mehrjährigen Finanzrahmens verwaltet werden.

Die Aufstockung der Mittel für die EMSA wird durch eine entsprechende Kürzung der geplanten Ausgaben innerhalb des Bereichs Verkehr der Fazilität „Connecting Europe“ (02 03 01) ausgeglichen. Die Auswirkungen des derzeitigen Vorschlags auf den Haushalt sind bereits im Haushalt zu dem Vorschlag der Kommission für eine Verordnung des Europäischen

Parlaments und des Rates zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 enthalten.

Die Auswirkungen auf den Haushalt, die über den derzeitigen MFR hinausgehen, sollen – unbeschadet der künftigen MFR-Vereinbarung – einen indikativen Überblick geben.

1.6. Laufzeit und finanzielle Auswirkungen des Vorschlags/der Initiative

☐ **befristete Laufzeit**

- ☐ Vorschlag/Initiative mit befristeter Laufzeit: [TT/MM]JJJJ bis [TT/MM]JJJJ
- ☐ Finanzielle Auswirkungen: JJJJ bis JJJJ

☒ **unbefristete Laufzeit**

- Umsetzung mit einer Anlaufphase ab 2025,
- anschließend reguläre Umsetzung.

1.7. Vorgeschlagene Haushaltsvollzugsart(en)⁴⁶

☐ **Direkte Mittelverwaltung** durch die Kommission über

- ☐ Exekutivagenturen

☐ **Geteilte Mittelverwaltung** mit Mitgliedstaaten

☒ **Indirekte Mittelverwaltung** durch Übertragung von Haushaltsvollzugsaufgaben an:

- ☐ internationale Einrichtungen und deren Agenturen (bitte angeben)
- ☐ die EIB und den Europäischen Investitionsfonds
- ☒ Einrichtungen nach den Artikeln 70 und 71
- ☐ öffentlich-rechtliche Körperschaften
- ☐ privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden, sofern ihnen ausreichende finanzielle Garantien bereitgestellt werden
- ☐ privatrechtliche Einrichtungen eines Mitgliedstaats, die mit der Einrichtung einer öffentlich-privaten Partnerschaft betraut werden und denen ausreichende finanzielle Garantien bereitgestellt werden
- ☐ Einrichtungen oder Personen, die mit der Durchführung bestimmter Maßnahmen im Bereich der GASP im Rahmen des Titels V EUV betraut und in dem maßgeblichen Basisrechtsakt benannt sind

Bemerkungen

Die vorgeschlagene Richtlinie wird insgesamt von den Kommissionsdienststellen verwaltet, die gegebenenfalls von der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs unterstützt werden. Die Mitgliedstaaten sind verpflichtet, die Bestimmungen der Richtlinie innerhalb der jeweiligen Frist umzusetzen.

⁴⁶ Erläuterungen zu den Haushaltsvollzugsarten und Verweise auf die Haushaltsordnung finden sich auf der Website BUDGpedia (in englischer Sprache): <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

2. VERWALTUNGSMABNAHMEN

2.1. Überwachung und Berichterstattung

Bitte geben Sie an, wie oft und unter welchen Bedingungen diese Tätigkeiten erfolgen.

Die Kommission und/oder die EMSA werden überprüfen, ob die Mitgliedstaaten die Rückmeldungen zu CleanSeaNet-Warmmeldungen zeitnah und wirksam übermitteln und ob Informationen über die Beweissammlung und über die Sanktionen regelmäßig in das Meldesystem hochgeladen werden. Außerdem wird eine EU-Website eingerichtet, die Kernindikatoren zur Umsetzungsquote und die wichtigsten nicht vertraulichen Informationen enthält, die regelmäßig anhand der Daten aus dem Meldesystem aktualisiert werden, um die Öffentlichkeit über die Umsetzung und über Verschmutzungsereignisse zu informieren.

Die EMSA wird im Namen der Kommission Besuche in den Mitgliedstaaten durchführen, um die Maßnahmen vor Ort zu überprüfen. In den jeweiligen Berichten zu den Besuchen werden etwaige Mängel und verbesserungsbedürftige Bereiche aufgezeigt. Die EMSA wird außerdem durch eine horizontale Analyse und technische Hilfe Aufschluss darüber geben, wie die Rechtsvorschriften funktionieren und welche Lücken und Lösungsmöglichkeiten bestehen, und der Kommission und den Mitgliedstaaten Bericht erstatten.

Die Kommission wird in einer Expertengruppe Durchführungsrechtsakte und Leitlinien ausarbeiten, um eine harmonisierte Umsetzung durch die Mitgliedstaaten zu gewährleisten.

2.2. Verwaltungs- und Kontrollsystem(e)

2.2.1. *Begründung der Methode(n) der Mittelverwaltung, des Durchführungsmechanismus/der Durchführungsmechanismen für die Finanzierung, der Zahlungsmodalitäten und der Kontrollstrategie, wie vorgeschlagen*

Die Kommission ist insgesamt für die Umsetzung der vorgeschlagenen Richtlinie verantwortlich sowie für die Bewertung ihrer Effizienz und erforderlichenfalls für Überarbeitungsvorschläge. Die Kommission wird bei der Bereitstellung bzw. Entwicklung der IT-Dienste und -Instrumente, die im Rahmen der Bestimmungen der vorgeschlagenen Verordnung für die Überwachung, Berichterstattung und Überprüfung erforderlich sind, sowie bei der Organisation von Schulungen gegebenenfalls von der EMSA unterstützt. Die Mitgliedstaaten müssen die Richtlinie innerhalb der in der Richtlinie genannten Frist in nationales Recht umsetzen. Die Mitgliedstaaten müssen auch die Durchsetzung vornehmen, insbesondere durch Verhängung von verwaltungsrechtlichen Sanktionen bei Nichteinhaltung. Durchsetzungsmaßnahmen können im Rahmen bestehender Überprüfungen, vor allem im Zuge der Hafenstaatkontrolle, durchgeführt werden.

2.2.2. *Angaben zu den ermittelten Risiken und dem/den zu deren Eindämmung eingerichteten System(en) der internen Kontrolle*

Während die Kommission allgemein für die Umsetzung der vorgeschlagenen Richtlinie sowie für die Bewertung der Umsetzung und Einhaltung der Richtlinie verantwortlich ist, ist die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs für die Durchführung ihrer Tätigkeit und die Umsetzung ihres internen Kontrollrahmens verantwortlich. Sie muss IT-Tools und -Module entwickeln sowie Schulungen für die Behörden der Mitgliedstaaten anbieten, und die Mitgliedstaaten müssen die Rechtsvorschriften durchsetzen.

Die EMSA ist am besten in der Lage, Aufgaben im Zusammenhang mit der Berichterstattung und der Bewertung von Compliance-Aufgaben durchzuführen, da es sich dabei um technische

Arbeiten handelt, die ein hohes Fachwissen im Bereich der Datenverwaltung sowie ein gründliches Verständnis komplexer technischer Fragen im Zusammenhang mit illegalen Einleitungen und der Meeresverschmutzung durch Schiffe erfordern.

Die Mitgliedstaaten können am besten die Durchsetzung der vorgeschlagenen Richtlinie gewährleisten, insbesondere auf harmonisierte Weise, indem sie Informationen und Erfahrungen austauschen und ihre Pflichten als Vertragsparteien des Marpol-Übereinkommens wahrnehmen.

Die GD MOVE wird die erforderlichen Kontrollen im Einklang mit der 2017 angenommenen Überwachungsstrategie für die Beziehungen der Generaldirektion zu den dezentralen Agenturen und Gemeinsamen Unternehmen durchführen. Im Rahmen der Strategie überwacht die GD MOVE Leistungsindikatoren für die Ausführung des Haushaltsplans, die Prüfungsempfehlungen und Verwaltungsangelegenheiten. Die Agentur legt halbjährlich einen Bericht vor. Die Kontrollen hinsichtlich der Aufsicht über die Agentur sowie der damit verbundenen Finanz- und Haushaltsführung stehen im Einklang mit der 2022 aktualisierten Kontrollstrategie der GD MOVE.

Die der EMSA zur Verfügung gestellten zusätzlichen Ressourcen unterliegen dem internen Kontroll- und Risikomanagementsystem der EMSA, das an die einschlägigen internationalen Standards angeglichen ist und spezifische Kontrollen umfasst, um Interessenkonflikte zu vermeiden und den Schutz von Hinweisgebern zu gewährleisten.

2.2.3. *Schätzung und Begründung der Kosteneffizienz der Kontrollen (Verhältnis zwischen den Kontrollkosten und dem Wert der betreffenden verwalteten Mittel) sowie Bewertung des erwarteten Ausmaßes des Fehlerrisikos (bei Zahlung und beim Abschluss)*

Im Rahmen der vorgeschlagenen Richtlinie werden zusätzliche Finanzmittel für die EMSA bereitgestellt, die IT-Tools und -Module entwickelt und Schulungen für die Behörden der Mitgliedstaaten anbietet.

Die EMSA trägt die volle Verantwortung für die Ausführung ihres Haushaltsplans, während die GD MOVE für die regelmäßige Zahlung der von der Haushaltsbehörde festgelegten Beiträge verantwortlich ist. Das erwartete Ausmaß des Fehlerrisikos bei Zahlung und beim Abschluss ist ähnlich wie bei den Haushaltszuschüssen, die der Agentur gewährt werden.

Die zusätzlichen Aufgaben, die sich aus der vorgeschlagenen Überarbeitung ergeben, dürften keine spezifischen zusätzlichen Kontrollen nach sich ziehen. Daher dürften die Kontrollkosten für die GD MOVE (gemessen am Wert der verwalteten Mittel) stabil bleiben.

2.3. Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten

Bitte geben Sie an, welche Präventions- und Schutzmaßnahmen, z. B. im Rahmen der Betrugsbekämpfungsstrategie, bereits bestehen oder angedacht sind.

Mit der vorgeschlagenen Richtlinie wird die Verhütung von Umweltverschmutzung geregelt; spezifische Betrugsbekämpfungsmaßnahmen sind daher nicht darin enthalten.

Im Einklang mit dem Ansatz der Kommission wendet die EMSA die Betrugsbekämpfungsgrundsätze für dezentrale EU-Agenturen an. Im März 2021 nahm die Agentur eine aktualisierte Betrugsbekämpfungsstrategie an, die auf den vom OLAF vorgelegten Methoden und Leitlinien für Betrugsbekämpfungsstrategien sowie auf der Betrugsbekämpfungsstrategie der GD MOVE beruht. Sie bietet einen Rahmen für die Prävention und Aufdeckung von Betrug sowie die Bedingungen für Untersuchungen von Betrug auf Agenturebene. Die EMSA passt ihre Strategien und Maßnahmen kontinuierlich an und verbessert sie, um ein Höchstmaß an Integrität des EMSA-Personals zu fördern, eine wirksame Prävention und Aufdeckung von Betrugsrisiken zu unterstützen und geeignete Verfahren für die Meldung potenzieller Betrugsfälle, für deren Verfolgung und die diesbezüglichen Ergebnisse festzulegen. Darüber hinaus verabschiedete die EMSA im Jahr 2015 ihre Strategie für den Umgang mit Interessenkonflikten für die Mitglieder ihres Verwaltungsrats.

Die EMSA arbeitet in Fragen der Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten mit den Kommissionsdienststellen zusammen. Die Kommission wird dafür sorgen, dass diese Zusammenarbeit fortgesetzt und verstärkt wird.

Die vorgeschlagene Richtlinie enthält klare und detaillierte Vorschriften zur rechtlichen Durchsetzung, um sicherzustellen, dass die darin enthaltenen Verpflichtungen nicht von den Wirtschaftsakteuren umgangen werden. Die Kommission wird dafür sorgen, dass geeignete Maßnahmen zum Schutz der finanziellen Interessen der Union getroffen werden, indem sie wirksame Kontrollen durchführt und bei Feststellung von Unregelmäßigkeiten, Betrug oder Verstößen gegen die Verpflichtungen eine entsprechende Mitteilung macht.

Die Kommission wird ferner geeignete Maßnahmen ergreifen, um die Vertraulichkeit der im Rahmen der Umsetzung dieser Richtlinie erlangten und veröffentlichten Informationen zu wahren.

3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

3.1. Betroffene Rubrik(en) des Mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan

- Bestehende Haushaltslinien

In der Reihenfolge der Rubriken des Mehrjährigen Finanzrahmens und der Haushaltslinien

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Finanzierungsbeiträge			
	Nummer	GM/NGM ⁴⁷	von EFTA-Ländern ⁴⁸	von Kandidatenländern und potenziellen Kandidaten ⁴⁹	von anderen Drittländern	andere zweckgebundene Einnahmen
1	02 10 02	NGM	JA	NEIN	NEIN	NEIN

- Neu zu schaffende Haushaltslinien

In der Reihenfolge der Rubriken des Mehrjährigen Finanzrahmens und der Haushaltslinien

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Finanzierungsbeiträge			
	Nummer	GM/NGM	von EFTA-Ländern	von Kandidatenländern und potenziellen Kandidaten	von anderen Drittländern	andere zweckgebundene Einnahmen
	[XX.YY.YY.YY]		JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN

⁴⁷ GM = Getrennte Mittel/NGM = Nichtgetrennte Mittel.

⁴⁸ EFTA: Europäische Freihandelsassoziation.

⁴⁹ Kandidatenländer und gegebenenfalls potenzielle Kandidaten des Westbalkans.

3.2. Geschätzte Auswirkungen auf die Ausgaben

3.2.1. Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die Ausgaben

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens		1	Binnenmarkt, Innovation und Digitales				
Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA)			Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	Jahr 2028-2034	INSGESAMT
	Verpflichtungen	(1)	0,513	1,881	1,881	14,364	18,639
Titel 1:	Zahlungen	(2)	0,513	1,881	1,881	14,364	18,639
Titel 2:	Verpflichtungen	(1a)					
	Zahlungen	(2a)					
Titel 3:	Verpflichtungen	(3a)	6,450	7,050	7,250	46,650	67,400
	Zahlungen	(3b)	6,450	7,050	7,250	46,650	67,400
Mittel INSGESAMT für EMSA	Verpflichtungen	=1+1a+3a	6,963	8,931	9,131	61,014	86,039
	Zahlungen	=2+2a+3b	6,963	8,931	9,131	61,014	86,039

Die Auswirkungen auf den Haushalt, die über den derzeitigen MFR hinausgehen, sollen – unbeschadet der künftigen MFR-Vereinbarung – einen indikativen Überblick geben.

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	7	Verwaltungsausgaben
---------------------------------------	---	---------------------

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr N	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.	INSGESAMT
GD <.....>						
• Personalausgaben						
• Sonstige Verwaltungsausgaben						
GD <.....> INSGESAMT	Mittel					

Mittel INSGESAMT unter der RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens	(Verpflichtungen insges. = Zahlungen insges.)					
--	--	--	--	--	--	--

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Mittel INSGESAMT unter den RUBRIKEN 1 bis 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens		Jahr					INSGESAMT
		2025					
		2026					
Verpflichtungen		Jahr 2027	Jahr 2028-2034				86,039
Zahlungen		Jahr 2027	Jahr 2028-2034				86,039

Die Auswirkungen auf den Haushalt, die über den derzeitigen MFR hinausgehen, sollen – unbeschadet der künftigen MFR-Vereinbarung – einen indikativen Überblick geben.

3.2.2. *Geschätzte Auswirkungen auf die Mittel der EMSA*

- ☒ Für den Vorschlag/die Initiative werden keine operativen Mittel benötigt.
- ☐ Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden operativen Mittel benötigt:

Beträge in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Ziele und Ergebnisse angeben					Jahr N	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.								INSGESAMT					
ERGEBNISSE																						
↓	Art ⁵⁰	Durch- schnitts- kosten	Jahr N		Jahr N+1		Jahr N+2		Jahr N+3		Anzahl		Kosten		Anzahl		Kosten		Gesamt zahl		Gesamt kosten	
			Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten				
EINZELZIEL Nr. 1 ⁵¹ ...																						
- Ergebnis																						
- Ergebnis																						
- Ergebnis																						
Zwischensumme für Einzelziel Nr. 1																						
EINZELZIEL Nr. 2 ...																						
- Ergebnis																						
Zwischensumme für Einzelziel Nr. 2																						
GESAMTKOSTEN																						

⁵⁰ Ergebnisse sind Produkte, die geliefert, und Dienstleistungen, die erbracht werden (z. B. Zahl der Austauschstudenten, gebaute Straßenkilometer).
⁵¹ Wie unter 1.4.2. („Einzelziel(e) ...“) beschrieben.

Gegebenenfalls stellen die Beträge die Summe aus dem Unionsbeitrag zur Agentur und den übrigen Einnahmen der Agentur (Gebühren und Entgelte) dar.

3.2.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Humanressourcen der EMSA

3.2.3.1. Übersicht

- ☐ Für den Vorschlag/die Initiative werden keine Verwaltungsmittel benötigt
- ☒ Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden Verwaltungsmittel benötigt:

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen). Gegebenenfalls stellen die Beträge die Summe aus dem Unionsbeitrag zur Agentur und den übrigen Einnahmen der Agentur (Gebühren und Entgelte) dar.

	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	Jahr 2028-2034	INSGESAMT
--	--------------	--------------	--------------	-------------------	-----------

Bedienstete auf Zeit (Funktionsgruppe AD)	0,428	1,539	1,539	11,97	15,476
Bedienstete auf Zeit (Funktionsgruppe AST)	0,086	0,342	0,342	2,394	3,164
Vertragsbedienstete					
Abgeordnete nationale Sachverständige					

INSGESAMT	0,514	1,881	1,881	14,364	18,64
------------------	--------------	--------------	--------------	---------------	--------------

Die Auswirkungen auf den Haushalt, die über den derzeitigen MFR hinausgehen, sollen – unbeschadet der künftigen MFR-Vereinbarung – einen indikativen Überblick geben. Personalbedarf (VZÄ):

	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	Jahr 2028-2034	INSGESAMT
--	--------------	--------------	--------------	-------------------	-----------

Bedienstete auf Zeit (Funktionsgruppe AD)	5	9	9	10	10
Bedienstete auf Zeit (Funktionsgruppe AST)	1	2	2	2	2
Vertragsbedienstete					
Abgeordnete nationale Sachverständige					

INSGESAMT	6	11	11	12	12
------------------	----------	-----------	-----------	-----------	-----------

Die Auswirkungen auf den Haushalt, die über den derzeitigen MFR hinausgehen, sollen – unbeschadet der künftigen MFR-Vereinbarung – einen indikativen Überblick geben.

Die EMSA wird mit der Vorbereitung der Einstellung beginnen, sobald der Vorschlag angenommen ist. Die Kosten werden auf der Grundlage der Annahme geschätzt, dass die sechs VZÄ zum 1. Juli 2025 eingestellt werden. Daher werden im ersten Jahr nur 50 % der Personalkosten benötigt.

3.2.3.2. Geschätzter Personalbedarf bei der übergeordneten GD

- ☒ Für den Vorschlag/die Initiative wird kein Personal benötigt.
- ☐ Für den Vorschlag/die Initiative wird folgendes Personal benötigt:

Schätzung in ganzzahligen Werten (oder mit höchstens einer Dezimalstelle)

	Jahr N	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.		
• Planstellen (Beamte und Bedienstete auf Zeit)							
20 01 02 01 und 20 01 02 02 (in den zentralen Dienststellen und in den Vertretungen der Kommission)							
20 01 02 03 (in den Delegationen)							
01 01 01 01 (Indirekte Forschung)							
10 01 05 01 (Direkte Forschung)							
• Externes Personal (in Vollzeitäquivalenten – VZÄ)⁵²							
20 02 01 (VB, ANS und LAK der Globaldotation)							
20 02 03 (VB, ÖB, ANS, LAK und JFD in den Delegationen)							
Haushaltslinie(n) (bitte angeben) ⁵³	- in den zentralen Dienststellen ⁵⁴						
	- in den Delegationen						
01 01 01 02 (VB, ANS und LAK der indirekten Forschung)							
10 01 05 02 (VB, ANS und LAK der direkten Forschung)							
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben)							
INSGESAMT							

⁵² VB = Vertragsbedienstete, ÖB = örtliche Bedienstete, ANS = abgeordnete nationale Sachverständige, LAK = Leiharbeitskräfte, JFD = Juniorfachkräfte in Delegationen.

⁵³ Teilobergrenze für aus operativen Mitteln finanziertes externes Personal (vormalige BA-Linien).

⁵⁴ Hauptsächlich für die Fonds der EU-Kohäsionspolitik, den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) und den Europäischen Meeres- und Fischereifonds (EMFAF).

Der Personalbedarf wird durch der Verwaltung der Maßnahme zugeordnetes Personal der GD oder GD-interne Personalumschichtung gedeckt. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden.

Beschreibung der auszuführenden Aufgaben:

Beamte und Zeitbedienstete	
Externes Personal	

Die Beschreibung der Berechnung der Kosten für die VZÄ ist in Anhang V Abschnitt 3 anzugeben.

3.2.4. Vereinbarkeit mit dem derzeitigen Mehrjährigen Finanzrahmen

- ☒ Der Vorschlag/Die Initiative ist mit dem derzeitigen Mehrjährigen Finanzrahmen vereinbar.
- ☒ Der Vorschlag/Die Initiative erfordert eine Neuprogrammierung der betreffenden Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens.

Die der EMSA übertragenen Aufgaben erfordern eine Neuprogrammierung der Haushaltslinie für den jährlichen Beitrag zur Agentur (02 10 02) im Rahmen des derzeitigen Mehrjährigen Finanzrahmens. Die Aufstockung der Mittel für die EMSA wird durch eine entsprechende Kürzung der geplanten Ausgaben innerhalb des Bereichs Verkehr der Fazilität „Connecting Europe“ (02 03 01) im derzeitigen Mehrjährigen Finanzrahmen ausgeglichen. Die Auswirkungen auf den Haushalt, die über den derzeitigen MFR hinausgehen, sollen – unbeschadet der künftigen MFR-Vereinbarung – einen indikativen Überblick geben.

- ☐ Der Vorschlag/Die Initiative erfordert eine Inanspruchnahme des Flexibilitätsinstruments oder eine Revision des Mehrjährigen Finanzrahmens.⁵⁵

Bitte erläutern Sie den Bedarf unter Angabe der betreffenden Rubriken und Haushaltslinien sowie der entsprechenden Beträge.

3.2.5. Finanzierungsbeteiligung Dritter

- Der Vorschlag/Die Initiative sieht keine Kofinanzierung durch Dritte vor.
- Der Vorschlag/Die Initiative sieht folgende Kofinanzierung vor:

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr N	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.			Insgesamt
Kofinanzierende Einrichtung								
Kofinanzierung INSGESAMT								

⁵⁵

Siehe Artikel 12 und 13 der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 2020/2093 des Rates vom 17. Dezember 2020 zur Festlegung des Mehrjährigen Finanzrahmens für die Jahre 2021 bis 2027.

3.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen

- ☒ Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich nicht auf die Einnahmen aus.
- ☐ Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich auf die Einnahmen aus, und zwar
 - ☐ auf die Eigenmittel
 - ☐ auf die übrigen Einnahmen

Bitte geben Sie an, ob die Einnahmen bestimmten Ausgabenlinien zugewiesen sind. ☐

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Einnahmenlinie:	Für das laufende Haushaltsjahr zur Verfügung stehende Mittel	Auswirkungen des Vorschlags/der Initiative ⁵⁶						
		Jahr N	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.		
Artikel								

Bitte geben Sie für die sonstigen zweckgebundenen Einnahmen die betreffende(n) Ausgabenlinie(n) an.

Bitte geben Sie an, wie die Auswirkungen auf die Einnahmen berechnet werden.

⁵⁶ Bei den traditionellen Eigenmitteln (Zölle, Zuckerabgaben) sind die Beträge netto, d. h. abzüglich 20 % für Erhebungskosten, anzugeben.



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 1.6.2023
COM(2023) 273 final

ANNEXES 1 to 2

ANHÄNGE

des Vorschlags für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**zur Änderung der Richtlinie 2005/35/EG über die Meeresverschmutzung durch Schiffe
und die Einführung von Sanktionen, einschließlich strafrechtlicher Sanktionen, für
Verschmutzungsdelikte**

{SEC(2023) 209 final} - {SWD(2023) 159 final} - {SWD(2023) 164 final}

ANHANG II**NICHT ERSCHÖPFENDE LISTE VON UNREGELMÄßIGKEITEN ODER INFORMATIONEN GEMÄß ARTIKEL 6**

1. Alle Unregelmäßigkeiten in Bezug auf das Öltagebuch und andere einschlägige Tagebücher oder andere Mängel im Zusammenhang mit potenziellen Einleitungen, die bei Überprüfungen gemäß der Richtlinie 2009/16/EG¹ festgestellt wurden, die entweder von dem betreffenden Mitgliedstaat oder einem anderen Mitgliedstaat oder einem Unterzeichnerstaat der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle in den von dem Schiff zuletzt angelaufenen Häfen durchgeführt wurden;
2. Alle Unregelmäßigkeiten in Bezug auf die Entladung von Schiffsabfällen oder deren Meldung gemäß der Richtlinie (EU) 2019/883², die entweder in dem betreffenden Mitgliedstaat oder im Mitgliedstaat der von dem Schiff zuletzt angelaufenen Häfen aufgetreten sind;
3. Alle Unregelmäßigkeiten in Bezug auf die Nichteinhaltung der Kriterien für die Verwendung von Abgasreinigungssystemen, die als emissionsmindernde Verfahren gemäß Anhang II der Richtlinie (EU) 2016/802 des Europäischen Parlaments und des Rates³ genutzt werden, in dem auf die mit der Entschließung MEPC.184(59) festgelegten Richtlinien für Abgasreinigungssysteme aus dem Jahr 2009 verwiesen wird, die durch die mit der Entschließung MEPC.340(77) von 2021 festgelegten Richtlinien für Abgasreinigungssysteme ersetzt wurden;
4. Alle von einem anderen Mitgliedstaat im Rahmen der in der Richtlinie 2002/59/EG⁴ vorgesehenen Verfahren erlangten Informationen über eine potenzielle illegale Einleitung eines Schiffes, einschließlich aller Nachweise oder Verdachtsmomente für vorsätzliche Einleitungen von Öl oder andere Verstöße gegen das Marpol-Übereinkommen 73/78, die gemäß Artikel 16 der genannten Richtlinie von den Küstenstationen eines Mitgliedstaats an die Küstenstationen des betroffenen Mitgliedstaats übermittelt werden, oder Vorkommnisse oder Unfälle, die der Kapitän des Schiffes der Küstenstation des betroffenen Mitgliedstaats gemäß Artikel 17 der genannten Richtlinie gemeldet hat;
5. Alle sonstigen Informationen, die von am Betrieb des Schiffes beteiligten Personen, einschließlich Lotsen, übermittelt werden und auf Unregelmäßigkeiten bzw. einen potenziellen Verstoß gegen die Verpflichtungen aus dieser Richtlinie hindeuten.

¹ Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle (Neufassung) (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57).

² Richtlinie (EU) 2019/883 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 über Hafenauffangeinrichtungen für die Entladung von Abfällen von Schiffen, zur Änderung der Richtlinie 2010/65/EU und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/59/EG (ABl. L 151 vom 7.6.2019, S. 116).

³ Richtlinie (EU) 2016/802 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe (ABl. L 132 vom 21.5.2016, S. 58).

⁴ 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).

ANHANG III**IN DEN UNIONSWEITEN ÜBERBLICK GEMÄß ARTIKEL 10C AUFZUNEHMENDE INFORMATIONEN**

1. Für jedes von einem Mitgliedstaat überprüfte und bestätigte Verschmutzungsereignis müssen die Informationen in dem gemäß Artikel 10c veröffentlichten unionsweiten Überblick Folgendes umfassen:
 - a) Datum des Ereignisses;
 - b) Kenndaten des an dem Ereignis beteiligten Schiffes;
 - c) Position (Breiten- und Längengrad) des Verschmutzungsereignisses;
 - d) Ausmaß des Verschmutzungsereignisses (Fläche und Länge), falls zutreffend;
 - e) Art des Schadstoffs;
 - f) beteiligte(r) Mitgliedstaat(en);
 - g) Beschreibung der mit dem Verschmutzungsereignis verbundenen Überprüfungstätigkeiten;
 - h) Datum und Uhrzeit der Überprüfungstätigkeiten und der für die Überprüfungstätigkeiten eingesetzten Mittel;
 - i) Einzelheiten zu der verhängten Verwaltungssanktion.
2. Für jeden Mitgliedstaat müssen die aggregierten Informationen in dem gemäß Artikel 10c veröffentlichten unionsweiten Überblick Folgendes umfassen:
 - a) die Anzahl der über CleanSeaNet gemeldeten möglichen Verschmutzungsereignisse, die von dem Mitgliedstaat aufgedeckt wurden;
 - b) die Anzahl der über CleanSeaNet gemeldeten möglichen Verschmutzungsereignisse, die von dem Mitgliedstaat vor Ort überprüft wurden;
 - c) die Anzahl der nach Überprüfung bestätigten Verschmutzungsereignisse (einzeln aufgeführt nach Gebiet: Hoheitsgewässer, AWZ, Hohe See);
 - d) die Anzahl der ermittelten Täter;
 - e) die Anzahl der Fälle, in denen eine Sanktion verhängt wurde.