

**DE**

**DE**

**DE**



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 19.11.2008  
SEK(2008) 2847

**ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN**

**Begleitpapier zur  
MITTEILUNG DER KOMMISSION**

**Zusammenfassung der Folgenabschätzung zu einer EU-Strategie für eine Verbesserung  
des Abwrackens von Schiffen**

{COM(2008) 767 final}

{SEC(2008) 2846}

## ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

### Begleitpapier zur MITTEILUNG DER KOMMISSION

#### Zusammenfassung der Folgenabschätzung zu einer EU-Strategie für eine Verbesserung des Abwrackens von Schiffen

Im Folgenden wird die Folgenabschätzung zum Kommissionsvorschlag für eine EU-Strategie für eine Verbesserung des Abwrackens von Schiffen zusammengefasst.

In der Folgenabschätzung wird die Problematik als globales Marktversagen bezeichnet, das darin besteht, dass der derzeitige Markt für Schiffsrecycling unter für die Umwelt und die Gesundheit der Arbeitnehmer in Südasien untragbaren Bedingungen funktioniert. Dieses Versagen betrifft auch die EU, da viele der Schiffe, die zum Abwracken nach Bangladesch, Indien oder Pakistan geschickt werden, unter der Flagge von EU-Mitgliedstaaten fahren und europäische Eigentümer haben.

Das übergeordnete Ziel einer EU-Strategie für das Abwracken von Schiffen ist es sicherzustellen, dass Schiffe, die wegen ihrer Flagge oder ihres Eigners in einer engen Beziehung zur EU stehen, weltweit nur in sicheren und umweltgerechten Abwrackwerften abgewrackt werden. Darunter fallen die folgenden Einzelziele: Im Einklang mit der Verordnung über die Verbringung von Abfällen soll die Ausfuhr gefährlicher Altschiffe aus der EU in Entwicklungsländer verhindert werden, und die negativen Folgen des Abwrackens von Schiffen, insbesondere in Südasien, für die menschliche Gesundheit und die Umwelt sollen bis 2015 deutlich und nachhaltig verringert werden, ohne dadurch unnötige wirtschaftliche Belastungen zu verursachen.

Vier Optionen zur Verwirklichung dieser Ziele wurden geprüft: 1) die Fortführung der Tätigkeiten der EU auf dem derzeitigen Niveau als „baseline“, 2) ein Konzept mit Schwerpunkt auf freiwilligen Aktionen von Schiffseignern und Recyclinganlagen, 3) Regeln zur Umsetzung zentraler Vorschriften des künftigen IMO-Übereinkommens mit Ergänzung durch bestimmte verbindliche Vorschriften und 4) eine integrierte Gesamtstrategie, bei der ausgewählte legislative und nicht legislative Maßnahmen kombiniert werden.

Bei der **ersten Option** würde die EU nur in geringem Maße tätig werden, während die Umsetzung des IMO-Übereinkommens über das Schiffsrecycling auf längere Sicht hauptsächlich Aufgabe der Mitgliedstaaten wäre. Würden auf EU-Ebene keine zusätzlichen Maßnahmen getroffen, so würde dies kurz- und mittelfristig – bis eine neue internationale Regelung eingeführt und von den Mitgliedstaaten umgesetzt ist – bedeuten, dass der derzeitige Trend beim Abwracken von Schiffen unvermindert anhalten würde. Die Probleme bei der Durchsetzung der Verordnung über die Verbringung von Abfällen in Bezug auf Altschiffe und die Außerdienststellung eines Schiffs außerhalb der EU-Gewässer würden bestehen bleiben.

Die **zweite Option** sieht nicht legislative Maßnahmen vor, die freiwillige Aktionen der Seeverkehrsbranche fördern sollen. So sollen Schifffahrtsgesellschaften z. B. motiviert werden, nur sichere und umweltgerechte Abwrackwerften zu benutzen. Im Vordergrund würden hier positive Anreize stehen und nicht die strengere Durchsetzung der Verordnung über die Verbringung von Abfällen. Es wird zwischen zwei Teilloptionen unterschieden: Bei

der einen sollen Anreize für das saubere Abwracken in der EU oder in Kandidatenländern gegeben werden, bei der anderen sollen bessere Abwrackpraktiken weltweit gefördert werden.

Die nachstehende Tabelle gibt einen Überblick über die Auswirkungen der Maßnahmen im Rahmen von Option 2:

*Tabelle 1: Maßnahmen zur Förderung freiwilliger Aktionen und ihre Auswirkungen*

<b>Teiloption / Maßnahme</b>	<b>Positive Auswirkungen</b> Betroffene Gruppen oder Anliegen: <i>Wahrscheinlichkeit/ Intensität</i>	<b>Negative Auswirkungen</b> Betroffene Gruppen oder Anliegen: <i>Wahrscheinlichkeit/ Intensität</i>	<b>Empfohlene Wahl</b>
<i>Teiloption 1: Abwracken in EU/OECD fördern</i>			
Subventionen für Abwracken in der EU	Umweltschutz und Arbeitssicherheit in Südasien: <i>hoch/hoch</i> Beschäftigung und Einkünfte in EU-Recyclingindustrie: <i>hoch/mittel</i> Fischerei in Südasien: <i>mittel/mittel</i>	Beschäftigung in Südasien: <i>hoch/hoch</i> Kosten für EU: <i>hoch/hoch</i> Einkünfte für Industrie in Südasien, Stahlversorgung (insbesondere Bangladesch): <i>hoch/hoch</i> Handelsbeziehungen mit Südasien: <i>hoch/hoch</i> Subventionen können zur Wettbewerbsverzerrung führen und können sich nicht auf EU-Vorschriften über staatliche Beihilfen stützen: <i>hoch/hoch</i>	Ablehnen
EU-Koordinierung für Kriegsschiffe	Umweltschutz und Arbeitssicherheit in Südasien: <i>gering/mittel</i> Beschäftigung und Einkünfte in EU-Recyclingindustrie: <i>gering/mittel</i>	Kosten für EU-Marinen: <i>gering/mittel</i> Umweltschutz und Arbeitssicherheit in der EU: <i>gering/gering</i>	Ablehnen
<i>Teiloption 2: Sauberes Abwracken weltweit fördern</i>			
Kampagne für freiwillige Vereinbarungen	Umweltschutz und Arbeitssicherheit in Südasien: <i>gering/mittel (aber potenziell kurzfristig wirksam)</i> Beschäftigung und Einkünfte in EU-Recyclingindustrie: <i>gering/gering</i>	Keine größeren Auswirkungen	Annehmen
EU-Zertifizierungs- und Auditregelung	Umweltschutz und Arbeitssicherheit in Südasien: <i>gering/mittel</i> Beschäftigung und Einkünfte in EU-Recyclingindustrie:	Kosten für Schiffseigner und Recyclinganlagen: <i>gering/gering (oder netto sogar positiv)</i>	Annehmen

<b>Teiloption / Maßnahme</b>	<b>Positive Auswirkungen</b>	<b>Negative Auswirkungen</b>	<b>Empfohlene Wahl</b>
	Betroffene Gruppen oder Anliegen: <i>Wahrscheinlichkeit/ Intensität</i>	Betroffene Gruppen oder Anliegen: <i>Wahrscheinlichkeit/ Intensität</i>	
	<i>gering/mittel</i>		
Auszeichnungsregelung	Umweltschutz und Arbeitssicherheit in Südasien: <i>mittel/gering</i>  Ansehen von EU-Schiffseignern und anderen Beteiligten: <i>mittel/mittel</i>  Beschäftigung und Einkünfte in EU-Recyclingindustrie: <i>mittel/gering</i>	Kosten für EU: <i>hoch/gering</i>	Annehmen
Technische Hilfe für Entwicklungsländer	Umweltschutz und Arbeitssicherheit in Südasien: <i>mittel/mittel</i>  Fischerei in Südasien: <i>mittel/mittel</i>	Kosten für EU: <i>hoch/gering</i>  Auswirkungen auf den Wettbewerb: <i>mittel/gering</i>	Annehmen
Beteiligung an Pilotprojekten	Umweltschutz und Arbeitssicherheit in Südasien: <i>gering/gering</i>  Beschäftigung und Einkünfte in EU-Recyclingindustrie: <i>gering/gering</i>	Keine größeren Auswirkungen	Annehmen
Leitfaden für Schiffseigner (globale Liste von Abwrackwerften)	Umweltschutz und Arbeitssicherheit in Südasien: <i>mittel/mittel</i>  Beschäftigung und Einkünfte in EU-Recyclingindustrie: <i>mittel/mittel</i>	Kosten für EU-Forschung: <i>hoch/gering</i>	Annehmen

**1.1. Die als akzeptabel bezeichneten Aktionen würden freiwillige Aktionen von Schiffseignern zur weltweiten Verbesserung der Abwrackpraktiken fördern, aber nicht unbedingt auf die im derzeitigen EU-Recht bestehenden Lücken in Bezug auf Altschiffe eingehen.**

Im Rahmen der **dritten Option** würden Schlüsselemente des künftigen Übereinkommens über das Schiffsrecycling (Besichtigungs- und Zertifizierungsauflagen für Schiffe, Grundanforderungen an Recyclinganlagen sowie Regeln über Kommunikation und Meldungen) umgesetzt und erforderlichenfalls ergänzt, wo Lücken geschlossen werden müssen. Über die Umsetzung hinaus könnte auch in Betracht gezogen werden, Standards des künftigen Übereinkommens auf Schiffe im Staatsbesitz der Mitgliedstaaten auszuweiten, vorzuschreiben, dass Schiffe unter Flaggen von EU-Mitgliedstaaten ausschließlich in geprüften und zertifizierten Abwrackwerften abgewrackt werden dürfen, und eine Liste der abwrackbereiten Schiffe aufzustellen, um die Kontrollregelung der Abfallverbringungsverordnung in Bezug auf Schiffe zu verbessern. In diesem Zusammenhang werden noch weitere mögliche Aktionen – mehr Verbote von Gefahrstoffen in Schiffen, strengere Vorreinigungsaufgaben und ein Verbot der Strandungsmethode - bewertet. Die

Option würde noch weitere Maßnahmen abdecken (Leitfäden, IMPEL-TFS-Projekte, Vorgehen gegen Verstöße, Zusammenarbeit mit Drittländern), die eine bessere Durchsetzung des Abfallverbringungsrechts in Bezug auf Altschiffe gewährleisten sollen.

Die nachstehende Tabelle gibt einen Überblick über die Auswirkungen der Maßnahmen im Rahmen von Option 3:

*Tabelle 2: Maßnahmen für Schiffsrecycling und ihre Auswirkungen*

<b>Maßnahme</b>	<b>Positive Auswirkungen</b> Betroffene Gruppen oder Anliegen: <i>Wahrscheinlichkeit/ Intensität</i>	<b>Negative Auswirkungen</b> Betroffene Gruppen oder Anliegen: <i>Wahrscheinlichkeit/ Intensität</i>	<b>Empfohlene Wahl</b>
<i>Maßnahmen zur Umsetzung des IMO-Übereinkommens über das Schiffsrecycling</i>			
Bestandsaufnahme von Gefahrstoffen, Besichtigungen und Zertifikate	Frühe Harmonisierung von Sicherheitsvorschriften in der EU würde - gleiche Bedingungen schaffen - Kosten für Schiffseigner und Werften senken - die Wirksamkeit von Kontrollen für Sicherheit und Gesundheitsschutz erhöhen <i>mittel/mittel</i>	Keine Zusatzkosten gegenüber „baseline“ (IMO-Übereinkommen)	Annehmen
Anforderungen an Schiffsrecyclinganlagen	Keine größeren Auswirkungen, potenzielle Senkung der Kosten für Managementplan	Keine Zusatzkosten gegenüber „baseline“ (IMO-Übereinkommen)	Annehmen
Informationspflichten von Recyclingstaaten	Transparenz, wirksamere Umsetzung: <i>mittel/mittel</i>	Zusätzlicher Verwaltungsaufwand für die Mitgliedstaaten: <i>mittel/gering</i>	Annehmen
Meldepflichten für Schiffseigner und Recyclinganlagen:	Keine größeren Auswirkungen, potenzielle Senkung der Kosten durch Vorschrift über einzige Kontaktstelle	Keine Zusatzkosten gegenüber „baseline“ (IMO-Übereinkommen)	Annehmen
<i>Ergänzende Maßnahmen</i>			
Ausweitung von Vorschriften auf Schiffe in Staatsbesitz	- Umweltschutz und Arbeitssicherheit in Südasien - Beschäftigung und Einkünfte in EU-Recyclingindustrie: <i>mittel/mittel</i> ( <i>höher, falls zusätzliche Regeln für Verkauf von Schiffen</i> )	Kosten für EU-Marinen: <i>mittel/mittel</i>  Umweltschutz und Arbeitssicherheit in der EU: <i>gering/gering</i>  Beschäftigung und Einkünfte in Abwrackanlagen in Südasien: <i>mittel/gering</i>	Annehmen
Weiter reichende Verbote gefährlicher Stoffe	Meeresumwelt: <i>hoch/hoch</i>  Gesundheit und Sicherheit der	Interferenz mit EU-Produktrecht: <i>hoch/hoch</i>	Ablehnen

<b>Maßnahme</b>	<b>Positive Auswirkungen</b>	<b>Negative Auswirkungen</b>	<b>Empfohlene Wahl</b>
	Betroffene Gruppen oder Anliegen: <i>Wahrscheinlichkeit/ Intensität</i>	Betroffene Gruppen oder Anliegen: <i>Wahrscheinlichkeit/ Intensität</i>	
	Arbeitnehmer: <i>hoch/mittel</i>	Wettbewerbsposition von Schiffsausrüstern in der EU: <i>mittel/hoch</i>  Wirksamkeit von Risikountersuchungen: <i>mittel/mittel</i>	
Strengere Auflagen für die Vorreinigung von Schiffen unter der Flagge von EU-Mitgliedstaaten	Umweltschutz und Arbeitssicherheit in Südasien: <i>gering/mittel</i> - Beschäftigung und Einkünfte in EU-Recyclingindustrie: <i>gering/mittel</i>	Kosten für Schiffseigner: <i>mittel/mittel</i>  Ausflaggen von EU-Schiffen: <i>hoch/mittel</i>  Zusätzliche Risiken für Unfälle unterwegs und für Sicherheit/ Umweltschutz in Südasien <i>gering/mittel</i>	Ablehnen (da unwirksam)
Verbot der Strandung von Schiffen unter der Flagge von EU-Mitgliedstaaten	Umweltschutz und Arbeitssicherheit in Südasien: <i>gering/mittel</i> - Beschäftigung und Einkünfte in EU-Recyclingindustrie: <i>gering/mittel</i>	Kosten für Schiffseigner: <i>gering/mittel</i>  Ausflaggen von EU-Schiffen: <i>hoch/mittel</i>	Ablehnen (da unwirksam)
Verpflichtung für Schiffe unter der Flagge von EU-Mitgliedstaaten, nur zertifizierte Anlagen zu benutzen	Umweltschutz und Arbeitssicherheit in Südasien: <i>mittel/mittel</i>  - Beschäftigung und Einkünfte in EU-Recyclingindustrie: <i>gering/mittel</i>  - Beschäftigung und Einkünfte in Klassifizierungsgesellschaften: <i>mittel/mittel</i>	Kosten für Schiffseigner und Recyclinganlagen: <i>mittel/mittel</i>  Rückflaggen von EU-Schiffen: <i>mittel/mittel</i>	Annehmen
Liste von abwrackbereiten Schiffen	Vermeidung der Ausfuhr von Schiffen mit Gefahrstoffen aus der EU: <i>mittel/mittel</i>  Sicherheit auf See und Umweltschutz (Unfallverhütung) in der EU: <i>mittel/mittel</i>  Umweltschutz und Arbeitssicherheit in Südasien: <i>gering/mittel</i>	Verwaltungsaufwand für Schiffseigner: <i>gering/gering (höher für Eigner von älteren Schiffen)</i>  Verwaltungsaufwand für Behörden: <i>mittel/mittel</i>  Geringere Einkünfte für EU-Transithäfen im Mittelmeer <i>mittel/mittel</i>	Annehmen
<i>Maßnahmen zur Durchsetzung der Abfallverbringungsverordnung</i>			
Leitfaden über	Vermeidung der Ausfuhr von Schiffen mit Gefahrstoffen:	Verwaltungsaufwand für EU und Mitgliedstaaten:	Annehmen

<b>Maßnahme</b>	<b>Positive Auswirkungen</b> Betroffene Gruppen oder Anliegen: <i>Wahrscheinlichkeit/ Intensität</i>	<b>Negative Auswirkungen</b> Betroffene Gruppen oder Anliegen: <i>Wahrscheinlichkeit/ Intensität</i>	<b>Empfohlene Wahl</b>
Altschiffe	<i>mittel/mittel</i> Umweltschutz und Arbeitssicherheit in Südasien: <i>gering/mittel</i>	<i>hoch/gering</i>	
IMPEL-TFS-Projekt	Vermeidung der Ausfuhr von Schiffen mit Gefahrstoffen: <i>mittel/mittel</i> Umweltschutz und Arbeitssicherheit in Südasien: <i>gering/mittel</i>	Verwaltungsaufwand für EU und Mitgliedstaaten: <i>hoch/gering</i>	Annehmen
Vorgehen gegen Verstöße	Vermeidung der Ausfuhr von Schiffen mit Gefahrstoffen: <i>mittel/hoch</i> Umweltschutz und Arbeitssicherheit in Südasien: <i>gering/mittel</i>	Kosten für EU und Mitgliedstaaten: <i>gering/gering</i>	Annehmen
Zusammenarbeit mit Drittländern	Vermeidung der Ausfuhr, Durchfuhr und Einfuhr von Schiffen mit Gefahrstoffen: <i>gering/mittel</i> (Bestimmungsländer), <i>mittel/mittel</i> (Ägypten) Umweltschutz und Arbeitssicherheit in Südasien: <i>gering/mittel</i>	Verwaltungsaufwand für EU und Mitgliedstaaten: <i>hoch/mittel</i>	Annehmen

Die **vierte Option** kombiniert eine Auswahl der Regeln von Option 3 mit bestimmten flankierenden Aktionen von Option 2 zu einer integrierten Gesamtstrategie. Dazu gehören Vorschriften zur vorrangigen Umsetzung der Kernpunkte des Übereinkommens über das Schiffsrecycling, sobald es von der für Mai 2009 vorgesehenen Diplomatischen Konferenz der IMO angenommen ist, darunter insbesondere Vorschriften über Besichtigungen und Zertifizierungen von Schiffen, Grundanforderungen an Recyclinganlagen sowie Regeln über Kommunikation und Meldungen. Darüber hinaus umfasst die Strategie Vorschriften für das saubere Abwracken von Kriegsschiffen und anderen Schiffen in Staatsbesitz, Vorschriften für zertifizierte Abwrackwerften und eine Liste von abwrackbereiten Schiffen. Zu den flankierenden Aktionen würde eine Reihe nicht legislativer Maßnahmen gehören wie eine Kampagne für freiwillige Verpflichtungen, die Rationalisierung von Beihilferegulungen für die Schifffahrt, Zertifizierungs- und Auszeichnungsregelungen sowie technische Hilfe für Entwicklungsländer, aber keine Subventionen für das Abwracken von Schiffen in der EU.

*Tabelle 3: Nettoauswirkungen der Maßnahmen im Rahmen von Option 4 (integrierte Gesamtstrategie)*

<b>Maßnahme</b>	<b>Positive Auswirkungen</b>	<b>Negative Auswirkungen</b>	<b>Nettoauswirkungen/ Interferenzen</b>
Bestandsaufnahme von Gefahrstoffen, Besichtigungen und Zertifikate	Eine frühe Harmonisierung von Sicherheitsvorschriften in der EU würde - gleiche Bedingungen schaffen - die Kosten für Schiffseigner und Werften senken - die Wirksamkeit von Kontrollen für Sicherheit und Gesundheitsschutz erhöhen <i>mittel/mittel</i>	Keine Zusatzkosten gegenüber „baseline“ (IMO-Übereinkommen)	Mittlere positive Auswirkungen. Keine Interferenzen erwartet.
Anforderungen an Schiffsrecyclinganlagen	Keine größeren Auswirkungen, potenzielle Senkung der Kosten für Managementplan	Keine Zusatzkosten gegenüber „baseline“ (IMO-Übereinkommen)	Geringfügige positive Auswirkungen. Keine Interferenzen erwartet.
Informationspflichten von Recyclingstaaten	Transparenz, wirksamere Umsetzung	Geringer Zusatzaufwand für die Mitgliedstaaten	Geringfügige positive Auswirkungen. Keine Interferenzen erwartet.
Meldepflichten für Schiffseigner und Recyclinganlagen	Keine größeren Auswirkungen, potenzielle Senkung der Kosten durch Vorschrift über einzige Kontaktstelle	Keine Zusatzkosten gegenüber „baseline“ (IMO-Übereinkommen)	Geringfügige positive Auswirkungen. Keine Interferenzen erwartet.
Ausweitung von Vorschriften auf Schiffe in Staatsbesitz	Weniger Umweltbelastung und Gesundheitsschäden durch kontaminierte Kriegsschiffe in Südasien  Mehr Beschäftigung und Einkünfte in EU-Recyclingindustrie	Höhere Kosten/geringere Einkünfte für EU-Marinen  Möglicherweise geringfügige Auswirkungen auf Beschäftigung und Einkünfte in Südasien  Möglicherweise geringfügige Auswirkungen auf Umweltschutz und Arbeitssicherheit in der EU	Mittlere positive Auswirkungen. Keine Interferenzen erwartet.
Verpflichtung, nur zertifizierte Anlagen zu benutzen	Weniger Umweltbelastung und Gesundheitsschäden durch Schiffe unter der Flagge von EU-Mitgliedstaaten in Südasien  Mehr Beschäftigung und Einkünfte in zertifizierten Anlagen, möglicherweise in der EU  Mehr Beschäftigung und Einkünfte in Klassifizierungsgesellschaften:	Höhere Kosten/geringere Einkünfte für Schiffseigner, geringfügige Zertifizierungskosten für Recyclinganlagen  Möglicherweise Ausflaggen von EU-Schiffen	Positive Auswirkungen im mittleren Bereich, falls keine größeren Ausflaggen. Kombination mit Kampagne für freiwillige Aktionen/soziale Verantwortung der Unternehmen notwendig.
Liste von abwrackbereiten Schiffen	Vermeidung der Ausfuhr von Schiffen mit Gefahrstoffen aus der EU Beitrag zum Schutz der	Mehr Verwaltungsaufwand für Behörden und Eigner älterer Schiffe durch zusätzliche Über-	Mittlere positive Auswirkungen. Interferenzen mit Förderung freiwilliger Aktionen von Schiffseignern

<b>Maßnahme</b>	<b>Positive Auswirkungen</b>	<b>Negative Auswirkungen</b>	<b>Nettoauswirkungen/ Interferenzen</b>
	Meeresumwelt durch weniger alte Schiffe und Unfälle in EU-Gewässern  Geringfügige Auswirkungen auf Umweltschutz und Arbeitssicherheit in Südasien	wachung und Kontrollen  Geringere Einkünfte für EU-Transithäfen im Mittelmeer	möglich.
<i>Maßnahmen zur Durchsetzung der Abfallverbringungsverordnung</i>			
- Leitfaden über Altschiffe - IMPEL-TFS-Projekt - Vorgehen gegen Verstöße	Bessere Einhaltung der Abfallverbringungsverordnung/Vermeidung der Ausfuhr von Schiffen mit Gefahrstoffen aus der EU  Geringfügige Auswirkungen auf Umweltschutz und Arbeitssicherheit in Südasien	Mehr Verwaltungsaufwand für Behörden und Eigner älterer Schiffe durch zusätzliche Kontrollen	Mittlere positive Auswirkungen. Bei strenger Durchführung der Maßnahmen Interferenzen mit Förderung freiwilliger Aktionen möglich.
Zusammenarbeit mit Drittländern (Bestimmungs- und Transitländer)	Möglicherweise bessere Einhaltung des Basler Übereinkommens/ Vermeidung von Ausfuhr, Durchfuhr und Einfuhr  Möglicherweise mittlere Auswirkungen auf Umweltschutz und Arbeitssicherheit in Südasien	Mehr Verwaltungsaufwand für EU und Mitgliedstaaten:	Möglicherweise mittlere positive Auswirkungen, aber erfolgreiche Zusammenarbeit mit Bestimmungsländern unwahrscheinlich. Keine Interferenzen erwartet.
<i>Maßnahmen für freiwillige Aktionen</i>			
Rationalisierung von Beihilferegelungen für die Schifffahrt	Bessere Einhaltung der Abfallverbringungsverordnung/Vermeidung der Ausfuhr von Schiffen mit Gefahrstoffen aus der EU  Geringfügige Auswirkungen auf Umweltschutz und Arbeitssicherheit in Südasien  Mehr Beschäftigung und Einkünfte in EU-Recyclingindustrie	Höhere Kosten/geringere Einkünfte für Fährdienstbetreiber	Mittlere positive Auswirkungen. Keine Interferenzen erwartet.
Kampagne für freiwillige Vereinbarungen mit	Möglicherweise mittlere Auswirkungen auf Umweltschutz und Arbeits-	Keine größeren Auswirkungen	Potenzial für positive Auswirkungen, vor allem kurzfristig. Interferenzen durch

Maßnahme	Positive Auswirkungen	Negative Auswirkungen	Nettoauswirkungen/ Interferenzen
Schiffseignern	sicherheit in Südasien, vor allem kurzfristig		Legislativ- und Durchsetzungsmaßnahmen möglich.
Auszeichnungsregelung	Geringfügige Auswirkungen auf Umweltschutz und Arbeitssicherheit in Südasien  Besseres Ansehen von EU-Schiffseignern und anderen Beteiligten  Möglicherweise mehr Beschäftigung und Einkünfte in EU-Recyclingindustrie	Geringe Kosten für EU und Akteure der Branche (setzt aber bereits hohe Standards voraus)	Mittlere positive Auswirkungen. Bei transparenter und breit angelegter Regelung keine Interferenzen erwartet.
Technische Hilfe für Entwicklungsländer	Möglicherweise mittlere Auswirkungen auf Umweltschutz und Arbeitssicherheit in Südasien  Möglicherweise bessere Bedingungen für örtliche Fischer in Südasien	Kosten für EU-Fonds  Möglicherweise Verzerrung des Wettbewerbs mit anderen Recyclingstaaten	Potenzial für positive Auswirkungen, je nach Kooperation des Recyclingstaats. Keine Interferenzen erwartet.
Beteiligung an Pilotprojekten	Geringfügige Auswirkungen auf Umweltschutz und Arbeitssicherheit in Südasien	Keine größeren Auswirkungen	Geringfügige positive Auswirkungen. Keine Interferenzen erwartet.
Leitfaden für Schiffseigner (globale Liste „grüner“ Abwrackwerften)	Möglicherweise mittlere Auswirkungen auf Umweltschutz und Arbeitssicherheit in Südasien  Möglicherweise mehr Beschäftigung und Einkünfte in EU-Recyclingindustrie	Keine größeren Auswirkungen	Mittlere positive Auswirkungen. Keine Interferenzen erwartet.

Bei der Folgenabschätzung zu diesen Optionen wurden die ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Auswirkungen bewertet. Sie gibt Aufschluss darüber, inwieweit das Problem mit den einzelnen Optionen gelöst werden kann, nennt die Kosten und mögliche Nachteile. **Da es sich bei der Mitteilung über eine EU-Strategie für das Abwracken von Schiffen nicht um einen konkreten Vorschlag für eine Rechtsvorschrift handelt und die Auswirkungen von möglicherweise später erlassenen Maßnahmen in eigenen Folgenabschätzungen analysiert werden, dürfte der Analysegrad in dieser Phase ausreichend sein.**

Die Schlussfolgerung dieser Folgenabschätzung ist, dass die vierte Option (integrierte Gesamtstrategie) zu bevorzugen ist. Sie ist die einzige, mit der sich sowohl kurz- und mittelfristig als auch langfristig insgesamt positive ökologische, soziale und wirtschaftliche Auswirkungen erzielen lassen. Diese Option würde gewährleisten, dass die geltenden Abfallverbringungsrichtlinien weitgehend eingehalten werden, und die negativen Auswirkungen, die das Abwracken von Schiffen insbesondere in Südasien auf die

menschliche Gesundheit und für die Umwelt hat, in den kommenden Jahren deutlich verringern, ohne die Steuerzahler in der EU dabei übermäßig zu belasten.