

## **Schiffsabfallabgabenverordnung (SchiffsAbgV)**

### **Begründung im Einzelnen**

#### **Zu § 1**

In § 1 Absatz 1 Satz 1 SchiffsAbgV werden die Art des Schiffs und die Schiffsgröße nach Bruttoreaumzahl (BRZ) als Bemessungsgrundlagen für die Abgabe festgelegt. Die BRZ ist dem internationalen Schiffsmessbrief gemäß dem Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommen vom 23. Juni 1969 (BGBl. II 1975 S. 67) zu entnehmen.

Satz 2 des Absatzes 1 enthält die Möglichkeit, dass als Berechnungsgrundlage für die Abgabe eine reduzierte BRZ zugrunde gelegt wird. Dies ist vor dem Hintergrund gerechtfertigt, dass bei Schiffen mit einer reduzierten BRZ auch nur eine reduzierte Tonnage transportiert werden kann. Die Schiffe sind somit vergleichbar mit Schiffen, die von vornherein eine kleinere BRZ und damit eine geringere Schiffsgröße aufweisen. Die Anwendung einer reduzierten BRZ bei der Berechnung der Abgabe setzt voraus, dass ein entsprechender Antrag vor Ankunft in einem Hafen auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg gestellt wird. Eine nachträgliche Zugrundelegung einer reduzierten BRZ nach Ankunft im Hafen ist nicht möglich. Die reduzierte BRZ muss durch den Messbrief im Antragsverfahren belegt werden.

In Absatz 2 wird klargestellt, auf welche Abfallarten sich die Abgabe bezieht. Nicht alle Abfälle von Schiffen nach den Anhängen zum MARPOL-Übereinkommen dürfen nach Artikel 8 der Richtlinie (EU) 2019/883 von der Abgabe eingeschlossen sein. Die Richtlinie nimmt ausdrücklich Ladungsrückstände und Abfälle aus Abgasreinigungssystemen vom Kostendeckungssystem aus (vgl. Buchstaben c) und f) in Artikel 8 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2019/883). Bei den Abfällen von Schiffen nach MARPOL V sind sowohl gefährliche als auch nicht gefährliche Abfälle einbezogen. Auch passiv gefischte Abfälle sind von der Abgabe erfasst. Dies entspricht der Vorgabe des § 9 Absatz 3 HmbSchEG. Da zurzeit in Hamburg keine Fischereiflotte existiert, wird diese Abfallart in der Kostenkalkulation mit Null angesetzt und muss bei etwaigen zukünftigen Entwicklungen zu einer Flotte angepasst werden.

#### **Zu § 2**

§ 2 SchiffsAbgV zählt die Leistungen auf, die im Rahmen der Standardentsorgung gemäß § 9 Absatz 1 Satz 1 HmbSchEG in der Abgabe enthalten sind. Dabei beziehen sich die in den Nummern 1 bis 4 genannten Leistungen auf die Entsorgung der verschiedenen Abfallarten nach den MARPOL-Anhängen. Nummer 5 ergänzt diese Entsorgungsleistungen um die Leistungen der erforderlichen Sammlung und des Transports durch die Hafenauffangeinrichtungen.

Die Menge der Entsorgung der Abfälle von Schiffen nach MARPOL V (Kategorien A bis C) und der passiv gefischten Abfälle ist durch die maximale schiffsspezifische Lagerkapazität nach oben hin begrenzt. Die maximale schiffsspezifische Lagerkapazität ist in dem nach § 5 Absatz 1 HmbSchEG ausgefüllten Formular nach Anhang 2 der Richtlinie (EU) 2019/883 oder in der Meldung nach § 8 Absatz 3 Satz 2 HmbSchEG angegeben. Sie ergibt sich aus den Schiffspapieren.

Zur Berechnung der maximalen schiffsspezifischen Lagerkapazität ist auf die Durchführungsverordnung (EU) 2022/89 der Kommission vom 21. Januar 2022 mit Durchführungsbestimmungen zur Richtlinie (EU) 2019/883 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Methode zur Berechnung der ausreichenden spezifischen Lagerkapazität (ABl. L 15 vom 24.01.2022 S. 1) zu verweisen.

### **Zu § 3**

In Absatz 1 wird die Zusammensetzung der Abgabe festgelegt. Anders als bisher wird der Berechnungsfaktor nicht mehr mit 100 BRZ, sondern mit einer BRZ angegeben. Dies dient der Vereinfachung der Berechnung und hat keine darüber hinausgehenden Auswirkungen. Die Richtlinie (EU) 2019/883 sieht eine Verringerung des Bemessungsfaktors für die Ölentorgung für Auto-Carrier und Ro-Ro-Schiffe nicht vor. Sie ist deshalb, anders als in der bisher geltenden Fassung der SchiffsAbgV, hier nicht mehr enthalten.

Die Absätze 2 bis 4 des § 3 SchiffsAbgV setzen die Vorgaben für die Möglichkeiten der Reduzierung der Abgabe auf Antrag der Schiffsbetreiberinnen und Schiffsbetreiber nach § 9 Absatz 4 Nummern 1 und 2 HmbSchEG um:

Absatz 2 betrifft die Fallgruppe der Nummer 2 aus § 9 Absatz 4 HmbSchEG. Danach kann die zuständige Behörde die Abfallentsorgungsabgaben auf Antrag reduzieren, wenn die Schiffsbetreiberin oder der Schiffsbetreiber nachweisen kann, dass sie oder er aufgrund einer nachhaltigen und umweltverträglichen Abfallbewirtschaftung geringere Abfallmengen erzeugt. Die Kriterien, anhand derer bestimmt wird, dass die Bauart, Ausrüstung und Betrieb des Schiffs zeigen, dass das Schiff geringere Abfallmengen erzeugt und seine Abfälle nachhaltig und umweltverträglich bewirtschaftet, werden von der Kommission der Europäischen Union bekanntgemacht. Dies ist mit der Durchführungsverordnung (EU) 2022/91 der Kommission vom 21. Januar 2022 mit Kriterien für die Feststellung gemäß der Richtlinie (EU) 2019/883 des Europäischen Parlaments und des Rates, dass ein Schiff geringere Abfallmengen erzeugt und seine Abfälle nachhaltig und umweltverträglich bewirtschaftet (ABl. L 15 vom 24. Januar 2022, S. 12-15) geschehen. Die Verordnung enthält einen Anhang, der in zwei Abschnitte unterteilt ist. Nach Artikel 1 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2022/91 sind die Kriterien in Abschnitt 1 des Anhangs bei der Berechnung der verringerten Abgabe zu berücksichtigen. Sie sind verbindlich. Nach Artikel 1 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2022/91 können die Kriterien in Abschnitt 2 des Anhangs bei der Berechnung der verringerten Abgabe berücksichtigt werden. Sie sind daher nur fakultativ.

§ 3 Absatz 2 SchiffsAbgV legt vor diesem Hintergrund fest, dass sich die Abgabe für Schiffe, welche die Kriterien nach Abschnitt 1 des Anhangs zur Durchführungsverordnung (EU) 2022/91 der Kommission vom 21. Januar 2022 erfüllen und dies durch Vorlage eines der dort genannten Prüfmittel belegen, um 2 Prozent des Abgabenanteils für die Abfälle von Schiffen nach MARPOL V reduziert. Es wird dabei davon ausgegangen, dass der überwiegende Teil der Schiffe die Voraussetzungen für die Reduzierungsmöglichkeit erfüllt.

§ 3 Absatz 3 SchiffsAbgV honoriert ein fakultatives Kriterium, das in Abschnitt 2 des Anhangs zur Durchführungsverordnung (EU) 2022/91 genannt ist. Betroffen ist die Nutzung alternativer Kraftstoffe und anderer Energiequellen während der Fahrt zum Anlaufhafen. Schiffe, die beispielsweise Gas wie Flüssiggas oder Methanol anstelle von Öl als Kraftstoff verwenden, haben wie bisher die Möglichkeit, eine Reduzierung des Abgabenanteils im Hinblick auf die Ölentorgung nach MARPOL I um 50 Prozent zu beantragen. Die Verwendung des alternativen Kraftstoffes ist durch Vorlage eines der in Abschnitt 2 des Anhangs zur Durchführungsverordnung (EU) 2022/91 genannten Prüfmittel zu belegen. Eine vollständige Befreiung dieser Schiffe von der Abgabe für die Ölentorgung ist nicht möglich, weil mit dem Bilgenwasser auch bei Schiffen, die Gas als Treibstoff verwenden, ein Abfallstrom verbleibt, der zur Ölentorgung gehört. Die Nutzung alternativer Kraftstoffe am Liegeplatz berechtigt nicht zu einer Reduzierung der Abgabe.

§ 3 Absatz 4 regelt die Abgabenreduzierung aufgrund der Art des Handels, insbesondere im Kurzstrecken-Seehandel. Diese Art des Handels, die durch häufiges Anlaufen von Häfen gekennzeichnet ist, soll von den erheblichen Kosten entlastet werden, da bei jedem Anlaufen eines Hafens eine Gebühr zu entrichten ist. Gleichzeitig sind Abfahrtsdichte und Regelmäßigkeit im Kurzstreckenseeverkehr nicht ausreichend hoch, so dass aus diesen Gründen keine Befreiung wie in § 8 Absatz 4 HmbSchEG gewährt werden kann. Hier ist eine Reduzierung der Abgabe um maximal 90 Prozent der gesamten Abgabenhöhe vorgesehen. Der zuständigen Behörde ist in diesem Rahmen im Einzelfall ein Ermessen eingeräumt.

Die verschiedenen Möglichkeiten zur Reduzierung können kumulativ erfüllt sein. Dies wird in Absatz 5 klargestellt.

#### **Zu § 4**

§ 4 SchiffsAbgV regelt den aus der Abgabe abzugelenden Aufwand der Hafenauffangeinrichtungen. Satz 2 verweist auf die Höchstbeträge nach Anlage 3 und die dort genannten Abfallarten. Abfälle nach MARPOL VI aus der Abgasreinigung sind nicht Bestandteil der Abgabe (vgl. Artikel 8 Absatz 2 Buchstabe f) der Richtlinie (EU) 2019/883) und werden demnach in der Anlage 3 nicht genannt.

Bei der Abrechnung des Entsorgungsaufwands der Hafenauffangeinrichtungen oberhalb der Grenzen aus § 2 SchiffsAbgV in Verbindung mit Anlage 3 ist die FHH nicht beteiligt. Hier erfolgt eine direkte Abrechnung zwischen den Hafenauffangeinrichtungen und den Schiffen, vgl. auch § 9 Absatz 3 Satz 6 HmbSchEG. Im Rahmen

der Privatautonomie und nach dem Grundsatz der Vertragsfreiheit können in diesem Vertragsverhältnis auch zusätzliche Leistungen oder besondere Leistungsbestandteile wie Nacht-, Sonn- und Feiertagszuschläge vereinbart werden.

## **Zu § 5**

§ 5 SchiffsAbgV enthält Konkretisierungen zu der Auszahlung der Abgabe. Nach Satz 3 soll die Auszahlung von bestimmten Verpflichtungen des Entsorgungsunternehmens gegenüber der zuständigen Behörde abhängig gemacht werden.

## **Zu § 6**

In § 6 SchiffsAbgV werden die Einzelheiten der Meldungen nach § 8 Absatz 3 Satz 2 HmbSchEG festgelegt. Absatz 2 entspricht der Formulierung in § 5 Absatz 4 HmbSchEG.

## **Zu § 7**

Nach § 15 Absatz 1 Nummer 5 HmbSchEG handelt auch ordnungswidrig, wer einer auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Verordnung zuwiderhandelt, soweit die Verordnung für bestimmte Tatbestände auf diese Bußgeldvorschrift verweist. § 7 SchiffsAbgV füllt diese Vorgabe aus bzw. macht von dieser Möglichkeit Gebrauch und sanktioniert Pflichtverstöße bei der Mitteilung nach § 6 SchiffsAbgV.

## **Zu § 8**

§ 8 Absatz 1 SchiffsAbgV enthält eine Übergangsregelung.

## **Zu den Anlagen 1 bis 3**

### **Zu Anlage 1**

In Tabelle 1 werden die im Rahmen der Standardentsorgung übernommenen Mengen der flüssigen Abfälle nach MARPOL I und MARPOL IV geregelt. Die Ölmenge (MARPOL I), die im Rahmen einer Standardentsorgung abgegeben werden kann, wird zukünftig unabhängig von der Schiffgröße auf die maximale Lagerkapazität erhöht. Beim Schiffsabwasser (MARPOL IV) wurde die Freimenge auf 10 m<sup>3</sup> reduziert. Es hat sich in der Vergangenheit gezeigt, dass der überwiegende Teil der von den Schiffen abgegebenen Mengen an Schiffsabwasser pro Anlauf in einem Bereich von deutlich unter 10 m<sup>3</sup> lag. Durch entsprechende Technik und Planung kann

das Schiff eine Pumpleistung gewährleisten, die eine Abgabe innerhalb von 2 Stunden ermöglicht. Zusätzlich wird mit dem neuen Hamburgischem Abwassergesetz (HmbAbwG) die Möglichkeit geschaffen werden, Abwässer nach MARPOL IV direkt einzuleiten. Schiffe, die diese Möglichkeit haben, sind in aller Regel Kreuzfahrtschiffe, die auch deutlich mehr als 10 m<sup>3</sup> einleiten.

In Tabelle 2 wird einerseits für die Standardentsorgung von MARPOL V-Abfällen durch eine detaillierte Unterteilung die Anforderung umgesetzt, die Abgabe der MARPOL V-Kategorien A bis C bis zur maximalen schiffsspezifischen Lagerkapazität abgeben zu können. Für die MARPOL V-Kategorien D, E, F und I wird andererseits von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, diese in maximalen Abgabemengen zu beschränken. Die Größenordnung der von der Standardentsorgung gedeckten Menge MARPOL V-Kategorien D, E, F und I orientiert sich an dem des Hafens Bremen und wurde auch mit dem Ziel übernommen, die möglichen maximalen Belastungen auf den Haushalt nach oben zu begrenzen. Mit den festgelegten Mengen ist sichergestellt, dass bei regelmäßigen Müllabgaben die Abfälle, die bei einem routinemäßigen Schiffsbetrieb anfallen, im Rahmen der Standardentsorgung abgegeben werden können. Für die zu erwartenden Abfallmengen gibt es bislang keine Daten, die systematisch nach Abfallmenge und Schiffstyp ausgewertet werden können. Es ist daher geplant, die tatsächlich abgegebenen Mengen engmaschig zu monitorieren. Sobald hier mit belastbaren Daten zu belegen ist, dass die Zahlen angepasst werden müssen, ohne dass ein erhebliches Risiko für den Haushalt besteht, ist eine Anpassung der Tabelle 2 geplant. Das Monitoring wird so gestaltet, dass - sofern erforderlich - spätestens nach einem Jahr eine Anpassung erfolgen wird.

## Zu Anlage 2

Die Abgabenhöhe für MARPOL I, MARPOL IV und MARPOL V der Kategorien D, E, F und I beruht für alle Schiffstypen auf der gleichen Berechnungsgrundlage, und zwar:

- Für MARPOL I wird vorausgesetzt, dass die entstehende Menge an Abfällen mit der Schiffgröße in BRZ korreliert. Als Grundlage wurde der Mittelwert der entsorgten Abfälle nach MARPOL I der Jahre 2018, 2019 und 2020 genommen und mit den zu erwartenden Kosten für die Entsorgung multipliziert. Anschließend wurde diese Summe durch den Mittelwert der Gesamt BRZ geteilt um den Kostenanteil pro BRZ für die Abgabe zu erhalten.
- Für MARPOL IV wurde angenommen, dass die durchschnittliche Anzahl an Abgaben der Jahre 2018, 2019 und 2020 gleich bleibt und auf dieser Grundlage die zukünftige Abgabe ermittelt. Es wird weiterhin erwartet, dass das Abgabevolumen nicht mit der Schiffgröße korreliert, daher wird diese Abgabe unabhängig von der Schiffgröße pro Anlauf erhoben.
- MARPOL V der Kategorien D, E, F und I sind Abfälle, die beim Schiffsbetrieb anfallen und hier nicht immer eine Korrelation zwischen Schiffgröße und der sich auf dem Schiff befindlichen Personen hergestellt werden kann. Es wurde

daher eine für alle Schiffe einheitliche Menge definiert. Für die Berechnung der Abgabenhöhe wurde davon ausgegangen, dass Schiffe, die in der Vergangenheit MARPOL V Abfälle der Kategorien A bis C abgeben haben, zukünftig auch das frei nach Tabelle abzugebende Volumen der Standardentsorgung für MARPOL V der Kategorien D, E, F und I abgeben werden.

Die Abgabenhöhe für MARPOL V der Kategorien A bis C ergibt sich überwiegend aus den Kosten für die Beseitigung der Haushaltsabfälle, sowie weiteren indirekten Kosten, die für den Betrieb des Systems zur Umsetzung des HmbSchEG umgelegt werden müssen. Die Haushaltsabfälle korrelieren mit der Personenzahl an Bord und dem Schiffstyp. Die vergangenen Jahre haben gezeigt, dass bei Passagierschiffen deutlich größere Abfallmengen pro BRZ anfallen als bei Nicht-Passagierschiffen. Deshalb wurde für Passagierschiffe ein eigener Kostenkreis für die Abfälle nach MARPOL V der Kategorien A bis C eingeführt. D. h. für MARPOL V der Kategorien A bis C teilen sich die Passagierschiffe und die übrigen Schiffe die entstehenden Entsorgungskosten jeweils in ihrer Schiffsklasse untereinander. Daraus ergeben sich die abweichenden Abgabehöhen.

### **Zu Anlage 3**

Wie auch schon in der Vergangenheit werden die Schiffe aus einer auf der Homepage des Fachbereichs der Abteilung Abfallwirtschaft ([hamburg.de/marpol](http://hamburg.de/marpol)) veröffentlichten Liste eine Hafenauffangeinrichtung frei wählen können, die dann eine festgelegte Vergütung pro Leistung erhält. Durch die neuen Rechtsanforderungen mussten neue Vergütungsarten mit aufgenommen und neue Preise ermittelt werden. In Abstimmung mit der Vergabestelle der Finanzbehörde wurden die aktuellen Hafenauffangeinrichtungen um die Abgabe von unverbindlichen Angeboten gebeten, mit dem Ziel, die Marktpreise für die Anlage 3 der SchiffsAbgV zu ermitteln. Als Grundlage für die Auszahlungssummen wurde aus diesen Angeboten der Preis übernommen, mit dem sichergestellt werden kann, dass für die zu erwartenden Abfallmengen ausreichend Entsorgungskapazitäten zur Verfügung stehen.