

## **Gesetzentwurf**

### **der Bundesregierung**

#### **Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Ausführungsgesetzes zu dem Übereinkommen vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt**

##### **A. Problem und Ziel**

Das internationale Übereinkommen zur Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt wurde am 9. September 1996 durch die Rheinuferstaaten, Belgien und Luxemburg unterzeichnet, ist aber erst am 1. November 2009 in Kraft getreten. Im Hinblick auf den mittlerweile veränderten Stand der Technik hat sich die Notwendigkeit von Änderungen der Anwendungsbestimmung in Anlage 2 des Übereinkommens ergeben. Diese betreffen unter anderem die Organisation und Finanzierung der Entsorgung von öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfällen. Die Konferenz der Vertragsparteien hat während ihrer Sitzung am 8. Juni 2010 einen Beschluss zur Ersetzung des ursprünglich vorgesehenen Markensystems durch ein elektronisches Bezahlungssystem gefasst, der im Rahmen der Zweiten Verordnung zu dem Übereinkommen vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (2. CDNI-Verordnung – 2. CDNI-VO) zum 1. Januar 2011 in der Bundesrepublik Deutschland in Kraft gesetzt wurde.

Im Zusammenhang mit der Einführung des elektronischen Bezahlungssystems ist es nunmehr notwendig, die im Ausführungsgesetz zu dem Übereinkommen vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt vom 13. Dezember 2003 (BGBl. I S. 2642) enthaltenen Ordnungswidrigkeitentatbestände entsprechend anzupassen.

Weiterhin sind einige redaktionelle Änderungen vorzunehmen sowie eine datenschutzrechtliche Regelung zu schaffen, die es den Dienststellen der Zollverwaltung erlaubt, der nach dem Übereinkommen zuständigen innerstaatlichen Institution (Bilgenentwässerungsverband Duisburg) die zur Erfüllung ihrer Aufgabe erforderlichen Daten zur Verfügung zu stellen.

##### **B. Lösung**

Erlass eines Gesetzes zur Änderung des Ausführungsgesetzes zu dem Übereinkommen vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt.

**C. Alternativen**

Keine.

**D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Der Gesetzentwurf hat auf die öffentlichen Haushalte keine bezifferbaren Auswirkungen.

**E. Erfüllungsaufwand****E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Durch den Gesetzentwurf entsteht kein neuer Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger.

**E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

Eine bestehende Informationspflicht wird erweitert mit marginalem Aufwand für die Wirtschaft. Ansonsten entsteht durch den Gesetzentwurf kein neuer Erfüllungsaufwand. Es werden keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder aufgehoben.

**E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung**

Durch den Gesetzentwurf entsteht ein neuer Erfüllungsaufwand für die Bundeszollverwaltung in Höhe von einmalig ca. 200 Euro und von jährlich ca. 1 200 Euro durch die Übermittlung der in § 4 Absatz 1 des Gesetzes genannten geschützten Verhältnisse der Betroffenen an die innerstaatliche Institution. Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln soll finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 08 ausgeglichen werden.

**F. Weitere Kosten**

Es entstehen keine zusätzlichen Kosten für die Wirtschaft, einschließlich der mittelständischen Unternehmen. Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, treten nicht ein.

**BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND**  
**DIE BUNDESKANZLERIN**

Berlin, 10. April 2013

An den  
Präsidenten des  
Deutschen Bundestages  
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Ausführungsgesetzes zu dem Übereinkommen vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage 2 beigelegt.

Der Bundesrat hat in seiner 908. Sitzung am 22. März 2013 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 3 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 4 beigelegten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen





## Anlage 1

**Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Ausführungsgesetzes zu dem Übereinkommen vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt**

Vom ...

Der Bundestag hat mit der Mehrheit seiner Mitglieder und mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

**Artikel 1**

Das Ausführungsgesetz zu dem Übereinkommen vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt vom 13. Dezember 2003 (BGBl. I S. 2642), das durch Artikel 73 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Der Bezeichnung des Gesetzes werden folgende Kurzbezeichnung und Abkürzung angefügt:

„(Binnenschifffahrt-Abfallübereinkommen-Ausführungsgesetz – BinSchAbfÜbkAG)“.

2. § 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 1 wird nach den Wörtern „Übereinkommen vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt“ das Wort „(Übereinkommen)“ eingefügt.

- b) Absatz 10 wird wie folgt gefasst:

„(10) Die weitere Entsorgung der den Annahmestellen im Geltungsbereich dieses Gesetzes nach den Vorschriften des Übereinkommens übergebenen Abfälle bestimmt sich nach dem hierfür geltenden Abfallrecht und Abwasserrecht des Bundes und des für die jeweilige Annahmestelle zuständigen Landes.“

3. Nach § 1 werden die folgenden §§ 1a bis 1c eingefügt:

**§ 1a**

Der Schiffsführer eines Fahrzeuges, das kein Gasöl im Sinne des Artikels 1 Buchstabe m des Übereinkommens tankt und dessen öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle nicht über das System nach Artikel 6 des Übereinkommens entsorgt werden, hat einen geeigneten Nachweis für die letzte Entsorgung oder Abgabe der öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfälle an ein mit der Wartung der Motoren betrautes Unternehmen mindestens zwölf Monate an Bord mitzuführen. Die Frist des Satzes 1 beginnt mit Ablauf des Jahres, in dem die Entsorgung oder Abgabe erfolgt ist.

**§ 1b**

(1) Die Betreiber einer Bunkerstelle, die Befrachter, die Ladungsempfänger oder die von einem Ladungsempfänger beauftragten Betreiber einer Umschlagsanlage, die Betreiber einer Annahmestelle, die Schiffsbetreiber

und die Schiffsführer sind hinsichtlich der Anwendung der Anwendungsbestimmung in der Anlage 2 des Übereinkommens verpflichtet, bei Kontrollen auf Verlangen umfassend und wahrheitsgemäß Auskunft über die Tatsachen zu erteilen, die für die Überwachung der Einhaltung der Anforderungen des Übereinkommens notwendig sind, und hierbei nach dem Übereinkommen vorzuhaltende Bescheinigungen und Nachweise auf Verlangen unverzüglich vorzulegen. Der zur Auskunft Verpflichtete kann die Auskunft auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung ihn selbst oder einen der in § 383 Absatz 1 Nummer 1 bis 3 der Zivilprozessordnung bezeichneten Angehörigen der Gefahr strafgerichtlicher Verfolgung oder eines Verfahrens nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten aussetzen würde.

(2) Der Betreiber einer Bunkerstelle ist hinsichtlich der Anwendung der Anlage 2 des Übereinkommens verpflichtet,

1. im Fall der Entrichtung der Entsorgungsgebühr über das elektronische Zahlungssystem nach Artikel 3.03 Absatz 4
  - a) beim Bunkern die Entsorgungsgebühr nach Artikel 3.03 Absatz 5 Satz 2 Buchstabe d Satzteil vor Satz 2 mittels Magnetkarte des Schiffsführers und eines mobilen elektronischen Terminals des elektronischen Zahlungssystems im Sinne des Artikels 3.01 Buchstabe b abzubuchen,
  - b) nach jedem Bunkervorgang dem Schiffsführer unverzüglich eine Ausfertigung des nach Artikel 3.04 Absatz 1 Satz 1 auszufertigenden Bezugsnachweises für Gasöl mit der beizufügenden Quittung für die Entrichtung der Gebühr nach Artikel 3.04 Absatz 2 Satz 1 auszuhändigen;
2. im Fall des schriftlichen Verfahrens nach Artikel 3.03 Absatz 6
  - a) nach jedem Bunkervorgang dem Schiffsführer unverzüglich eine Ausfertigung des nach Artikel 3.04 Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit Absatz 3 auszufertigenden Bezugsnachweises für Gasöl auszuhändigen,
  - b) die in Artikel 3.03 Absatz 7 Satz 1 bezeichneten Angaben spätestens sieben Tage nach dem Bunkervorgang an die innerstaatliche Institution zu übermitteln;
3. eine weitere Ausfertigung der in Nummer 1 Buchstabe b oder Nummer 2 Buchstabe a bezeichneten Unterlagen nach Artikel 3.04 Absatz 2 Satz 3 mindestens zwölf Monate bei der Bunkerstelle aufzubewahren.

Die Frist für die Aufbewahrung der in Satz 1 Nummer 3 bezeichneten Unterlagen beginnt mit deren jeweiliger Aushändigung.

(3) Der Schiffsbetreiber ist hinsichtlich der Anwendung der Anlage 2 des Übereinkommens verpflichtet, dafür zu sorgen, dass vor jedem Bunkervorgang eines seiner Schiffe ein ausreichendes Guthaben nach den Bestimmungen des Artikels 3.03 Absatz 5 Buchstabe c der Anlage 2 des Übereinkommens auf seinem ECO-Konto bei der innerstaatlichen Institution vorhanden ist. Wird auf Grund eines der in Artikel 3.03 Absatz 6 der Anlage 2 des Übereinkommens genannten Fälle die Entsorgungsgebühr abweichend von Satz 1 im schriftlichen Verfahren entrichtet, hat der Schiffsbetreiber den geschuldeten Betrag nach Aufforderung durch die innerstaatliche Institution unverzüglich an diese zu überweisen. In den Fällen des Artikels 3.03 Absatz 5 Buchstabe b und c der Anlage 2 des Übereinkommens muss die Überweisung auch die nach Artikel 3.03 Absatz 8 der Anlage 2 des Übereinkommens zu entrichtende Verwaltungsgebühr enthalten.

(4) Der Betreiber einer Annahmestelle und im Falle der Entladung des Fahrzeugs zusätzlich der Ladungsempfänger oder der von einem Ladungsempfänger beauftragte Betreiber einer Umschlagsanlage sind hinsichtlich der Anwendung der Anlage 2 des Übereinkommens verpflichtet, spätestens nach Abschluss der Annahme eines Schiffsbetriebsabfalles, der Entladung eines Fahrzeugs oder, soweit er die Aufgabe übernommen hat, die Laderäume oder Ladetanks zu waschen, des Waschens, diese Tätigkeit jeweils ordnungsgemäß in den nachfolgend genannten Unterlagen nach Maßgabe des Satzes 2 wie folgt zu bestätigen:

1. nach Artikel 2.03 Absatz 2 Satz 2 der Anlage 2 des Übereinkommens die Annahme öl- und fetthaltiger Schiffsbetriebsabfälle im Ölkontrollbuch nach dem Muster nach Anlage 2 Anhang I;
2. nach Artikel 7.01 Absatz 1 der Anlage 2 des Übereinkommens die Entladung des Fahrzeugs und, soweit er die Aufgabe übernommen hat, die Laderäume oder Ladetanks zu waschen, das Waschen und die Annahme der Abfälle aus dem Ladungsbereich in der Entladebescheinigung nach dem Muster nach Anlage 2 Anhang IV;
3. nach Artikel 7.01 Absatz 2 der Anlage 2 des Übereinkommens die Annahme von Waschwasser in der Entladebescheinigung nach dem Muster nach Anlage 2 Anhang IV;
4. nach Artikel 9.03 Absatz 3 der Anlage 2 des Übereinkommens die Annahme von Klärschlamm in einer Annahmebescheinigung, die mindestens enthält
  - a) Datum der Annahme,
  - b) Schiffsname und einheitliche europäische Schiffsnummer,
  - c) Ort der Annahmestelle,
  - d) Anschrift des Betreibers der Annahmestelle oder des Entsorgers,
  - e) Menge des angenommenen Klärschlammes,

- f) Unterschrift des Betreibers der Annahmestelle oder des Entsorgers und des Schiffsführers;
5. nach Artikel 10.01 Absatz 2 der Anlage 2 des Übereinkommens die Annahme von Slops in einer Annahmebescheinigung, die mindestens enthält
    - a) Datum der Annahme,
    - b) Schiffsname und einheitliche europäische Schiffsnummer,
    - c) Ort der Annahmestelle,
    - d) Anschrift des Betreibers der Annahmestelle oder des Entsorgers,
    - e) Menge der angenommenen Slops,
    - f) Unterschrift des Betreibers der Annahmestelle oder des Entsorgers und des Schiffsführers.

Der Schiffsführer ist verpflichtet, die in den in Satz 1 Nummer 1 bis 5 genannten Unterlagen von ihm vorzunehmenden Eintragungen nach Abgabe der Schiffsbetriebsabfälle oder der Ladung einschließlich der Ladungsabfälle unverzüglich, spätestens jedoch bei Aufforderung durch den Betreiber der Annahmestelle, vorzunehmen.

#### § 1c

(1) Zuständige Behörde für die technischen Untersuchungen von Fahrzeugen nach den Bestimmungen des Übereinkommens ist für den Bereich der Bundeswasserstraßen die Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission/Schiffseichamt bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest mit den bei ihren Außenstellen gebildeten Untersuchungskommissionen.

(2) Zuständige Behörden für das Ausstellen oder die Erneuerung des Ölkontrollbuches im Sinne des Artikels 2.03 Absatz 1 der Anlage 2 des Übereinkommens sind für den Bereich der Bundeswasserstraßen

1. bei untersuchungspflichtigen Fahrzeugen im Falle der erstmaligen Erteilung die Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission/Schiffseichamt bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest mit den bei ihren Außenstellen gebildeten Untersuchungskommissionen;
2. bei untersuchungspflichtigen Fahrzeugen im Falle der Erneuerung die Wasser- und Schifffahrtsämter;
3. bei nicht untersuchungspflichtigen Fahrzeugen die Wasser- und Schifffahrtsämter.

(3) An Stelle der Prüfung von Nachlenzsystemen im Sinne des Anhangs II der Anlage 2 des Übereinkommens durch die zuständige Behörde können Prüfungen auch durch eine nach der Binnenschiffsuntersuchungsordnung anerkannte Klassifikationsgesellschaft vorgenommen werden.

(4) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung kann durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates im Rahmen des Absatzes 2 oder 3 juristischen Personen des Privatrechts die Wahrnehmung einzelner Aufgaben übertragen oder diese beauftragen, an der Wahrnehmung mitzuwirken.“

4. In § 2 Absatz 1 Nummer 3 werden die Wörter „Artikel 3.03 Abs. 2 bis 4“ durch die Wörter „Artikel 3.04 Absatz 2 bis 7“ ersetzt.
5. § 3 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
- aa) In Nummer 2 wird das Wort „oder“ durch ein Komma ersetzt.
- bb) In Nummer 3 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.
- cc) Die folgenden Nummern 4 bis 10 werden angefügt:
- „4. entgegen § 1a Satz 1 einen dort genannten Nachweis nicht oder nicht mindestens zwölf Monate an Bord mitführt,
5. entgegen § 1b Absatz 1 Satz 1 eine Auskunft nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erteilt,
6. entgegen § 1b Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a eine Abbuchung nicht, nicht richtig oder nicht rechtzeitig durchführt,
7. entgegen § 1b Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe b oder Nummer 2 Buchstabe a eine dort genannte Unterlage nicht oder nicht rechtzeitig aushändigt,
8. entgegen § 1b Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe b eine Angabe nicht, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig übermittelt,
9. entgegen § 1b Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 eine dort genannte Unterlage nicht oder nicht mindestens zwölf Monate aufbewahrt oder
10. entgegen § 1b Absatz 4 Satz 1 eine dort genannte Tätigkeit nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig bestätigt.“
- b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
- aa) Nummer 2 wird wie folgt geändert:
- aaa) Buchstabe e wird wie folgt gefasst:
- „e) entgegen Artikel 3.04 Absatz 2 Satz 2 in Verbindung mit § 1b Absatz 2 Satz 2 eine dort genannte Kopie nicht oder nicht mindestens zwölf Monate an Bord aufbewahrt.“
- bbb) Buchstabe f wird aufgehoben.
- ccc) Die bisherigen Buchstaben g bis i werden die Buchstaben f bis h.
- ddd) Im neuen Buchstaben g wird das Wort „oder“ am Ende durch ein Komma ersetzt.
- eee) Im neuen Buchstaben h wird das Komma am Ende durch das Wort „oder“ ersetzt.
- fff) Nach dem neuen Buchstaben h wird folgender Buchstabe i eingefügt:
- „i) entgegen Anhang II Absatz 3 Satz 6 den dort genannten Nachweis nicht an Bord mitführt.“
- bb) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:
- „4. als Betreiber einer Bunkerstelle entgegen Artikel 3.04 Absatz 1 Satz 1 der Anwendungsbestimmung in Anlage 2 zum Übereinkommen einen Bezugsnachweis nicht oder nicht rechtzeitig ausfertigt,“
- cc) In Nummer 8 wird das Wort „oder“ durch ein Komma ersetzt.
- dd) In Nummer 9 wird der Punkt am Ende durch das Wort „oder“ ersetzt.
- ee) Folgende Nummer 10 wird angefügt:
- „10. als Schiffsbetreiber entgegen Artikel 9.03 Absatz 3 der Anwendungsbestimmung in Anlage 2 zum Übereinkommen in Verbindung mit § 1b Absatz 4 Satz 1 Nummer 4 nicht dafür sorgt, dass Klärschlamm gegen einen dort genannten Nachweis entsorgt wird.“
- c) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:
- „(3) Die Bußgeldvorschriften
1. des Absatzes 1 Nummer 4, 5 und 10 sowie des Absatzes 2 Nummer 2 Buchstabe a und b und
2. des Absatzes 2 Nummer 2 Buchstabe c bis i, Nummer 6 Buchstabe a und Nummer 8
- gelten auch in Verbindung mit einer Rechtsverordnung nach § 2 Absatz 1 Nummer 2.“
- d) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:
- „(4) Die Bußgeldvorschriften des Absatzes 1 Nummer 6 bis 9 und des Absatzes 2 Nummer 4 gelten auch in Verbindung mit einer Rechtsverordnung nach § 2 Absatz 1 Nummer 3.“
- e) In Absatz 5 werden die Wörter „des Absatzes 1, 2 Nr. 2 Buchstabe a, b und e, Nr. 3 und 4 Buchstabe a und c des Absatzes 3 Nr. 1 und des Absatzes 4 Nr. 1“ durch die Wörter „der Absätze 1, 2 Nummer 2 Buchstabe a und b, Nummer 3 und 4, des Absatzes 3 Nummer 1 und des Absatzes 4“ ersetzt.
6. Nach § 3 wird folgender § 4 eingefügt:
- „§ 4
- (1) Die Dienststellen der Zollverwaltung sind berechtigt, die nach § 30 der Abgabenordnung geschützten Verhältnisse der Betroffenen der innerstaatlichen Institution mitzuteilen, soweit dies erforderlich ist, um die Erfüllung der nach Artikel 6 Absatz 4 des Übereinkommens genannten, den Schiffsführern und Bunkerstellen obliegenden Verpflichtungen sowie die Kontrolle der Gebührenerhebung zu überwachen. Im Falle einer elektronischen Datenübermittlung ist § 87a Absatz 1 Satz 3 der Abgabenordnung zu beachten.
- (2) Die nach § 1c Absatz 1 oder 2, auch in Verbindung mit einer Rechtsverordnung auf Grund des § 1c Absatz 4, zuständige Behörde und die innerstaatliche Institution im Sinne des Artikels 9 des Übereinkommens dürfen zum Zwecke von Kontrollen und zur Wahrnehmung ihrer übrigen Aufgaben nach dem Übereinkommen und diesem Gesetz die dort jeweils genannten Daten untereinander

austauschen, wenn dies im Einzelfall jeweils für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben erforderlich ist.

(3) Die übermittelten Daten sind vom Empfänger unmittelbar nach Wahrnehmung der jeweiligen Aufgabe nach den Absätzen 1 und 2 zu löschen, spätestens jedoch nach Ablauf eines Jahres nach der Übermittlung.“

7. Der bisherige § 4 wird § 5.

### **Artikel 2**

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung kann den Wortlaut des Binnenschiffahrt-Abfall-übereinkommen-Ausführungsgesetzes in der vom ... [einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes] an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

### **Artikel 3**

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.



## Begründung

### A. Allgemeiner Teil

#### I. Ziel und Inhalt des Entwurfs

Das Änderungsgesetz dient insbesondere der Anpassung der in § 3 des Ausführungsgesetzes zu dem Übereinkommen vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI-Übereinkommen) enthaltenen Ordnungswidrigkeitstatbestände im Hinblick auf den Beschluss CDNI 2010-II-1 „Änderungen der Anlage 2 zur Berücksichtigung der Ersetzung des Markensystems durch ein elektronisches Zahlungssystem“, den die Konferenz der Vertragsparteien (KVP) des Übereinkommens am 8. Juni 2010 in Brüssel verabschiedet hat und der mit der 2. CDNI-VO zum 1. Januar 2011 in Deutschland in Kraft gesetzt wurde. Weiterhin sind einige redaktionelle Änderungen vorzunehmen, sowie eine datenschutzrechtliche Regelung zu schaffen, die es zum einen den Dienststellen der Zollverwaltung erlaubt, der nach dem Übereinkommen zuständigen innerstaatlichen Institution (Bilgenentwässerungsverband Duisburg) die zur Erfüllung ihrer Aufgabe erforderlichen Daten zur Verfügung zu stellen und mittels derer zum anderen ein Austausch nach dem Übereinkommen, dem Ausführungsgesetz oder diesem Gesetz notwendiger Daten zwischen den zuständigen Behörden ermöglicht wird.

#### II. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Der Gesetzesentwurf hat auf die öffentlichen Haushalte von Bund, Ländern und Gemeinden keine bezifferbaren Auswirkungen. Soweit die Tatbestände des Ordnungswidrigkeitenkataloges des Ausführungsgesetzes in geringem Umfang erweitert werden, stehen den durch die Verfolgung der Ordnungswidrigkeiten möglicherweise zusätzlich entstehenden Personal- und Sachkosten insgesamt auch Einnahmen aus den in derartigen Verfahren auferlegten Geldbußen gegenüber.

#### III. Erfüllungsaufwand

Eine bestehende Informationspflicht der Wirtschaft (Artikel 3.04 Absatz 2 der Anlage 2 des Übereinkommens in Verbindung mit Artikel 6 des CDNI-Übereinkommens) wird erweitert (neuer § 1a) mit marginalem Aufwand für diese. Ansonsten entsteht durch den Gesetzesentwurf für diesen Bereich kein neuer Erfüllungsaufwand. Es werden keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder aufgehoben.

Durch das Gesetz entsteht ein Erfüllungsaufwand für die Bundeszollverwaltung in Höhe von einmalig ca. 200 Euro und von jährlich ca. 1 200 Euro durch die Übermittlung der in § 4 Absatz 1 des Gesetzes genannten geschützten Verhältnisse der Betroffenen an die innerstaatliche Institution. Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln soll finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 08 ausgeglichen werden.

Durch das Gesetz entsteht für Bürgerinnen und Bürger kein neuer Erfüllungsaufwand.

#### IV. Weitere Kosten

Auswirkungen auf Einzelpreise und das allgemeine Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

#### V. Auswirkungen von gleichstellungspolitischer Bedeutung

Auswirkungen von gleichstellungspolitischer Bedeutung sind nicht zu erwarten.

#### VI. Auswirkungen auf die Nachhaltigkeit

Der Gesetzesentwurf steht im Einklang mit den Leitgedanken der Bundesregierung zur nachhaltigen Entwicklung im Sinne der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie. Er enthält Regelungen, die darauf gerichtet sind, auf nationaler Ebene eine konsequente Umsetzung des internationalen Abfallübereinkommens zu ermöglichen. Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Betroffen sind die Managementregeln (1) „Grundregel“, (4) „Gefahren vermeiden“ und (5) „Strukturwandel“ sowie die Nachhaltigkeitsindikatoren (1) „Ressourcenschonung“, (8) „Innovation“ und (11 d) „Binnenschifffahrt“. Der Gesetzesentwurf kommt der Änderung des Übereinkommens zur Gebührenerfassung für öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle nach und passt die Ahndungsmöglichkeiten bei Verstößen entsprechend an (Managementregeln 1 und 5 sowie Indikatoren 1 und 11 d). Die Einführung eines elektronischen Zahlungssystems im CDNI-Übereinkommen entspricht der Managementregel (8). Die Modifizierung der Ordnungswidrigkeitstatbestände sowie die Aufnahme einer gesetzlichen Offenbarungsbefugnis für die Behörden der Zollverwaltung stellen notwendige Verbesserungen der Überwachungs- und Kontrollmöglichkeiten im Hinblick auf die Einhaltung der den jeweiligen Beteiligten nach dem CDNI-Übereinkommen obliegenden Verpflichtungen dar. Damit leistet der Gesetzesentwurf einen verstärkten Beitrag zum Schutz der Binnengewässer sowie zur dauerhaften Vermeidung von Gefahren und Risiken für die Sicherheit und Gesundheit von Schiffspersonal und Verkehrsnutzern (Managementregeln 1 und 4 sowie Indikatoren 1, 8 und 11d).

#### VII. Gesetzgebungskompetenz des Bundes

Der Bund hat zur Umsetzung der Vorgaben des CDNI-Übereinkommens von seiner Gesetzgebungskompetenz aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 24 des Grundgesetzes Gebrauch gemacht; die Gesetzgebungskompetenz für die Bußgeldvorschriften ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 1 des Grundgesetzes (Strafrecht).

#### VIII. Zustimmungspflichtigkeit

Das Gesetz bedarf gemäß Artikel 87 Absatz 3 Satz 2 des Grundgesetzes der Zustimmung des Bundesrates und der Mehrheit der Mitglieder des Bundestages, da der Bund aufgrund des durch Artikel 1 Nummer 3 des Änderungsgesetzes neu eingefügten § 1c des Ausführungsgesetzes neue

Verwaltungsaufgaben in der Abfallwirtschaft durch bundeseigene Behörden im Bereich der fakultativen Bundesverwaltung ausübt. (s. auch Teil B zu Nummer 3).

## B. Besonderer Teil

### Zu Artikel 1

Artikel 1 des Gesetzes passt die Tatbestände der in § 3 des Ausführungsgesetzes genannten Ordnungswidrigkeiten an die zur Berücksichtigung der Einführung eines elektronischen Zahlungssystems vorgenommenen Änderungen des Kapitels III und der Artikel 4.01 bis 4.03 des Kapitels IV der Anlage 2 des CDNI-Übereinkommens an. Nach Artikel 16 des CDNI-Übereinkommens obliegt es den Vertragsstaaten, dafür Sorge zu tragen, dass die in ihrem Hoheitsgebiet begangenen Verstöße gegen die Ge- und Verbote des Übereinkommens nach ihren innerstaatlichen Rechtsvorschriften geahndet werden. Im Rahmen der Ersetzung des ursprünglich vorgesehenen Markensystems durch ein elektronisches Zahlungssystem wurden die für die an der Organisation und Finanzierung der Entsorgung von öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfällen Beteiligten bestehenden Pflichten abgeändert, beziehungsweise neue Ge- und Verbote eingeführt. Die Verpflichtung der Bundesrepublik Deutschland, dafür Sorge zu tragen, dass die Beteiligten diese Pflichten auch einhalten, wird durch die Anpassung des bußgeldbewehrten Ordnungswidrigkeitenkataloges umgesetzt. Neben der Anpassung der Ordnungswidrigkeiten erwies es sich als notwendig, die Grundlagen für entsprechende Tatbestände durch eine Ergänzung des § 1 zu präzisieren. Zudem erscheint es ökologisch und wettbewerbsmäßig zielführend, auch die Binnenschiffe in eine Nachweispflicht für die Entsorgung von Schiffsbetriebsabfällen einzubeziehen, die nicht das Gebührensystem nach Artikel 6 des Übereinkommens in Anspruch nehmen und die bis dato keinen entsprechenden Nachweis führen mussten.

### Im Einzelnen

#### Zu Nummer 1

Die Kurzbezeichnung dient der Erleichterung der künftigen Zitierweise des Gesetzes.

#### Zu Nummer 2

#### Zu Buchstabe a

Die Kurzbezeichnung dient der Erleichterung der Zitierweise.

#### Zu Buchstabe b

Der sachliche Geltungsbereich des Übereinkommens, das dem Rechtskreis des Abfallrechts zuzuordnen ist, erstreckt sich vom Entstehungsort der Schiffsbetriebsabfälle bzw. der Abfälle aus dem Ladungsbereich bis einschließlich auf die Annahmestellen dieser Abfälle bzw. der Ladung. § 1 Absatz 10 entspricht diesem Grundsatz, in dem klargestellt ist, dass sich die weitere Entsorgung der den Annahmestellen im Geltungsbereich des CDNI-Übereinkommens nach dessen Vorschriften übergebenen Abfälle nach dem hierfür geltenden Abfallrecht des Bundes und des für die jeweilige Annahmestelle zuständigen Landes bestimmt.

Dem CDNI-Übereinkommen unterfallen auch häusliche Abwässer (Artikel 1 Buchstabe e des CDNI-Übereinkommens i. V. m. Artikel 8.01 Buchstabe a der Anlage 2 des CDNI-Übereinkommens). Die weitere Entsorgung von häuslichen Abwässern außerhalb des Geltungsbereiches des CDNI-Übereinkommens kann sich jedoch im Gegensatz zu allen anderen im CDNI-Übereinkommen genannten Abfallarten auch nach wasserrechtlichen Vorschriften über den Umgang mit Abwässern bestimmen. Die beabsichtigte Änderung in § 1 Absatz 10 soll lediglich dahingehend Klarstellung schaffen, dass nun nicht mehr nur auf das Abfall-, sondern auch das Abwasserrecht des Bundes und des für die jeweilige Annahmestelle zuständigen Landes abgestellt wird. Innerhalb des Geltungsbereiches des CDNI-Übereinkommens gelten hingegen weder die Bestimmungen des Abfall- noch des Abwasser- oder Wasserrechtsrechts des Bundes oder der Länder.

### Zu Nummer 3

#### Zu § 1a

Der geforderte Nachweis dient in Übereinstimmung mit Artikel 3 Absatz 2 des CDNI-Übereinkommens der Sicherstellung des Einleitverbots nach Artikel 3 des CDNI-Übereinkommens. Esfordert zwar einen solchen Nachweis nur für Fahrzeuge, die seinem Artikel 6 unterliegen. Es verbietet aber auch nicht, die Forderung von Artikel 3 Absatz 2 des CDNI-Übereinkommens für Fahrzeuge, die Artikel 6 des CDNI-Übereinkommens nicht in Anspruch nehmen, in dieser Weise umzusetzen. Insofern erfolgt eine Gleichbehandlung hinsichtlich der Nachweise für die Entsorgung öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfälle für alle Fahrzeuge.

#### Zu § 1b

Um bestimmte im CDNI-Übereinkommen zu unpräzise formulierte Bestimmungen bei Nichteinhaltung im Sinne des Artikels 16 des CDNI-Übereinkommens sanktionieren zu können, erwies es sich als notwendig, entsprechende Pflichten für die jeweils Beteiligten (Betreiber einer Bunkerstelle, Befrachter, Ladungsempfänger, Betreiber einer Umschlagsanlage, Betreiber einer Annahmestelle, Schiffsbetreiber und Schiffsführer) genauer zu benennen.

Die Bestimmung des Absatzes 4 ist erforderlich, um das Nichtausstellen oder die Nichtübergabe oder die Nichtvorhaltung von Dokumenten, die zum Nachweis der Entsorgung der Schiffsbetriebsabfälle zwingend notwendig sind, ahnden zu können.

#### Zu § 1c

Die Bestimmungen des CDNI-Übereinkommens im Hinblick auf die technischen Anforderungen an Binnenschiffe entsprechen denen der Binnenschiffsuntersuchungsordnung (BinSchUO) (u. a. zu Sammeleinrichtungen oder Bordkläranlagen). Im Wege einer effektiven Verwaltungstätigkeit und zwecks Vermeidung von Doppelzuständigkeiten sind die technischen Anforderungen des Übereinkommens daher von derselben Behörde zu prüfen, die auch die Prüfungen nach der BinSchUO durchführt. Aus Gründen der Rechtsklarheit soll im Ausführungsgesetz explizit die Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission/Schiffseichamt bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest (ZSUK) als zu-

ständige Behörde für diese Aufgaben benannt werden. Dies entspricht auch den Wünschen der Länder, die eine Aufgabenwahrnehmung in diesem Bereich durch den Bund befürworten. Hierin ist eine neue Aufgabenzuweisung im Sinne des Artikels 87 Absatz 3 Satz 2 GG zu sehen, die die dortigen Zustimmungserfordernisse auslöst.

Die Bestimmungen zur technischen Untersuchung von Nachlensystemen nach Anhang II der Anlage 2 des CDNI-Übereinkommens waren auch Bestandteil des Europäischen Übereinkommens vom 26. Mai 2000 über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN-Übereinkommen). Im Zuge der Rechtsbereinigung nach Inkrafttreten des CDNI-Übereinkommens wurden diese Bestimmungen aus dem ADN-Übereinkommen gestrichen unter Verweis auf die Aufnahme dieses Komplexes in das CDNI-Übereinkommen. In der Konsequenz sollen nun die technischen Untersuchungen durch die ZSUK, die diese bislang auf Grundlage der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt ausgeübt hat, auf Grundlage des Ausführungsgesetzes zum CDNI-Übereinkommen vorgenommen werden. Insoweit übernimmt die ZSUK neue Aufgaben, die die Zustimmungsbedürftigkeit nach Artikel 87 Absatz 3 Satz 2 GG auslöst.

Absatz 2 übernimmt die bis zum Inkrafttreten des CDNI-Übereinkommens in der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung enthaltene Regelung zum Ölkontrollbuch. Es handelt sich erneut um eine neue Aufgabe im Rahmen der fakultativen Bundesverwaltung, die die Zustimmungsbedürftigkeit nach Artikel 87 Absatz 3 Satz 2 GG auszulösen vermag.

Absatz 3 erlaubt ausdrücklich, dass nach der BinSchUO anerkannte Klassifikationsgesellschaften berechtigt sind, Nachlensysteme zu prüfen und die entsprechenden Nachweise auszustellen. Dies bedeutet eine Vereinfachung des Verfahrens. Eine vergleichbare Vorschrift gab es bis zum Inkrafttreten des CDNI-Übereinkommens im ADN-Übereinkommen. Nach dem Inkrafttreten des CDNI-Übereinkommens wurde diese Bestimmung aus dem ADN-Übereinkommen unter Verweis auf das CDNI-Übereinkommen gestrichen und muss daher ins Ausführungsgesetz aufgenommen werden.

Mit Absatz 4 wird dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die Möglichkeit gegeben, bei Bedarf externe Dritte mit entsprechenden Aufgaben zu betrauen. Dies kann ggf. zu Kosteneinsparungen oder zur Minderung von Verwaltungsaufwand führen.

#### **Zu Nummer 4**

Diese Änderung ist der neuen Struktur des Kapitels 3 der Anlage 2 des CDNI-Übereinkommens geschuldet. Sie berücksichtigt den Übergang vom System der Gebührenmarken auf ein elektronisches Zahlungssystem.

#### **Zu Nummer 5**

Durch die Änderungen des § 3 werden die nach dem Wechsel von Gebührenmarken auf das elektronische Zahlungssystem nunmehr leer laufenden Tatbestände des § 3 Absatz 2 Nummer 2 Buchstaben e und f sowie Nummer 4 des Ausführungsgesetzes durch an das elektronische Zahlungssystem SPE-CDNI angepasste Tatbestände ersetzt. Im Zuge

dessen werden auch Ordnungswidrigkeitentatbestände aufgenommen, die die Erhebung der Entsorgungsgebühr nach Artikel 3.03 der Anlage 2 des CDNI-Übereinkommens betreffen. Weiterhin wird der Ordnungswidrigkeitenkatalog dahingehend ergänzt, dass auch derjenige ordnungswidrig handelt, der bei einer Kontrolle keine, falsche oder unvollständige Angaben macht. Unter anderem kann nach Artikel 3.04 Absatz 7 der Anlage 2 zum CDNI-Übereinkommen die innerstaatliche Institution oder die zuständige Behörde bei den Bunkerstellen die Angaben über die an gebührenpflichtige Schiffe gelieferten Mengen an Gasöl kontrollieren. Im Hinblick auf die Wirksamkeit dieser Kontrollen ist es notwendig, einen entsprechenden Ordnungswidrigkeitentatbestand zu schaffen.

Eine weitere Ergänzung findet dahingehend statt, dass nun das Nichtausstellen oder die Nichtübergabe oder die Nichtvorhaltung von Dokumenten, die zum Nachweis der Entsorgung der Schiffsbetriebsabfälle oder der ordnungsgemäßen Entladung eines Fahrzeuges zwingend notwendig sind, geahndet und damit den Sanktionierungsbestimmungen des Artikels 4 Absatz 4 des Übereinkommens in Verbindung mit Artikel 16 des CDNI-Übereinkommens hinsichtlich des Umgangs mit diesen wichtigen Dokumenten besser entsprechen werden. Es wurde z. B. festgestellt, dass Ladungsempfänger sich zum Teil weigern, eine entsprechende Bescheinigung auszustellen. Um die im Hinblick auf die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen aus dem Ladungsbereich bestehenden Ge- und Verbote wirksam durchsetzen und die Befolgung dieser auch kontrollieren zu können, müssen Einzelheiten der Entladung, des Waschens, der Annahme von Abfällen etc. auch im Nachhinein nachvollzogen werden können. Dafür ist es unbedingt erforderlich, dass die Entladebescheinigung von allen Beteiligten ordnungsgemäß ausgefüllt wird.

Schlussendlich erscheint es zweckdienlich, die Verletzung der im neuen § 1a eingeführten Pflicht zur Mitführung des Nachweises für die Entsorgung öl- und fetthaltiger Schiffsbetriebsabfälle für Schiffe, die nicht den Bestimmungen des Artikels 6 des CDNI-Übereinkommens unterliegen, zu sanktionieren, da auch dieser Nachweis als zentrales Kontrolldokument anzusehen ist.

#### **Zu Nummer 6**

Die Regelung in § 4 Absatz 1 ist erforderlich, damit die innerstaatliche Institution ihrer nach Artikel 4.02 Absatz 1 Buchstabe c des CDNI-Übereinkommens bestehenden Verpflichtung zur Meldung des abgegebenen Gasöls an die Internationale Ausgleichs- und Koordinierungsstelle und der Kontrolle der Richtigkeit der von den Bunkerbetrieben gemachten Angaben nachkommen kann. Die Dienststellen der Zollverwaltung verfügen über die zu meldenden Informationen und dürfen diese zum genannten Zwecke weitergeben.

In Deutschland sind alle Gasöllieferanten dazu verpflichtet, den jeweils zuständigen Hauptzollämtern die Mengen der energiesteuerfrei an die Binnenschifffahrt abgegebenen Energieerzeugnisse einmal jährlich zu melden. Diese Meldungen sind Grundlagen für Kontrollen durch die Hauptzollämter bei den Gasöllieferanten, ob die energiesteuerfreie Abgabe zu Recht oder zu Unrecht erfolgt ist.

Die innerstaatliche Institution nach Artikel 9 des CDNI-Übereinkommens (Bilgenentwässerungsverband Duisburg) kann auf Basis der bei den Hauptzollämtern vorliegenden Daten folgenden, sich aus dem CDNI-Übereinkommen ergebenden, Verpflichtungen nachkommen:

- a) Validierung, in welchem Umfang die Bestimmungen des CDNI-Übereinkommens eingehalten werden;
- b) Prüfung, ob die an den Zoll gemeldeten Daten und die im Rahmen der Bezahlverfahren festgestellten Verkaufsmengen übereinstimmen.

Absatz 2 dient dazu, dass die zuständigen Behörden die Möglichkeit haben, Daten zu Kontrollzwecken untereinander auszutauschen. Hierbei werden die Belange des Datenschutzes berücksichtigt.

Absatz 3 erfüllt die notwendigen datenschutzrechtlichen Belange zur Dauer der Datenvorhaltung.

#### **Zu Nummer 7**

Nummer 7 ist eine Folgeänderung ohne inhaltliche Änderungen.

#### **Zu Artikel 2**

Eine Neubekanntmachung des Gesetzes dient der Erleichterung des Zuganges zu den Rechtstexten.

#### **Zu Artikel 3**

Artikel 3 regelt gemäß Artikel 82 Absatz 2 Satz 1 GG das Inkrafttreten des Gesetzes.

## Anlage 2

**Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des Regelungsvorhabens geprüft.

Zusammenfassung	
Bürgerinnen und Bürger	Kein Erfüllungsaufwand
Wirtschaft	Erweiterung einer Informationspflicht mit marginalen Kosten/ansonsten kein Erfüllungsaufwand
Verwaltung	
einmalig	200 Euro
jährlich	1 200 Euro
Der Nationale Normenkontrollrat hat im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.	

**Im Einzelnen**

Das Änderungsgesetz dient insbesondere der Anpassung der in § 3 des Ausführungsgesetzes zu dem Übereinkommen vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt enthaltenen Ordnungswidrigkeitentatbestände. Weiterhin sind einige redaktionelle Änderungen vorzunehmen, sowie eine datenschutzrechtliche Regelung zu schaffen, die es den Dienststellen der Zollverwaltung erlaubt, der nach dem Übereinkommen zuständigen innerstaatlichen Institution die zur Erfüllung seiner Aufgabe erforderlichen Daten zur Verfügung zu stellen. Hieraus entstehen Zollverwaltung einmalige Kosten in Höhe von 200 Euro sowie jährliche in Höhe von ca. 1 200 Euro.

Durch Einführung des § 1a wird eine vorhandene Informationspflicht der Wirtschaft erweitert. Der in diesem Absatz benannte Nachweis dient in Übereinstimmung mit Artikel 3 Absatz 2 des Übereinkommens der Sicherstellung des Einleitverbots nach Artikel 3 des Übereinkommens. Das Übereinkommen fordert zwar einen solchen Nachweis nur für Fahrzeuge, die Artikel 6 unterliegen, verbietet aber auch nicht, die Forderung von Artikel 3 Absatz 2 für Fahrzeuge, die Artikel 6 nicht in Anspruch nehmen, in dieser Weise umzusetzen. Insofern erfolgt eine Gleichbehandlung hinsichtlich der Nachweise für die Entsorgung öl- und fetthaltiger Schiffbetriebsabfälle für alle Fahrzeuge. Da ein grundsätzliches Einleitverbot für alle Fahrzeuge existiert und entsprechende Bescheinigungen von den Entsorgern bereits ausgestellt werden ist hiermit nur ein marginalen Aufwand verbunden.

Das Regelungsvorhaben hat ansonsten keine weiteren Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand von Wirtschaft sowie Bürgerinnen und Bürger.

Der Nationale Normenkontrollrat hat im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.

## Anlage 3

## Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 908. Sitzung am 22. März 2013 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. **Zu Artikel 1 Nummer 3** (§ 1b Absatz 3 Satz 3 BinSchAbfÜbkAG)

In Artikel 1 Nummer 3 ist in § 1b Absatz 3 Satz 3 die Angabe „Absatz 5“ durch die Angabe „Absatz 6“ zu ersetzen.

Begründung

Da es um die Entrichtung der in Artikel 3.03 Absatz 8 der Anlage 2 des CDNI-Abkommens genannten Verwaltungsgebühr geht, kann sich der Verweis in Satz 3 nur auf Absatz 6 Buchstaben b und c beziehen.

2. **Zu Artikel 1 Nummer 3** (§ 1c Absatz 1 und 2 BinSchAbfÜbkAG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren durch eine geeignete Regelung sicherzustellen, dass für Schiffe, die sowohl auf Bundeswasser- als auch auf anderen Wasserstraßen verkehren, keine parallelen Untersuchungen der Schiffe oder Ausstellungen von Ölkontrollbüchern durch Bundes- und Landesbehörden erforderlich werden.

Begründung

Auf dem Gebiet des Abfallrechts werden Bundesbehörden Zuständigkeiten übertragen. Soweit die Zuständigkeit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes auf Bundeswasserstraßen beschränkt ist, müssen entsprechende Zuständigkeiten auf den Landeswasserstraßen und in Häfen parallel durch Landesbehörden erfolgen. Diese Doppelzuständigkeit gilt es zu vermeiden.

3. **Zu Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe b Doppelbuchstabe ee** (§ 3 Absatz 2 Nummer 10 BinSchAbfÜbkAG)

In Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe b Doppelbuchstabe ee ist § 3 Absatz 2 Nummer 10 wie folgt zu fassen:

„10. als Schiffsbetreiber entgegen Artikel 9.03 Absatz 3 der Anlage 2 zum Übereinkommen nicht dafür sorgt, dass sein Klärschlamm gegen einen Nachweis mit den Mindestangaben des § 1b Absatz 4 Satz 1 Nummer 4 entsorgt wird.“

Begründung

Der neue § 3 Absatz 2 Nummer 10 regelt einen Ordnungswidrigkeitentatbestand, wenn Schiffsbetreiber entgegen Artikel 9.03 Absatz 3 der Anlage 2 des Übereinkommens nicht dafür sorgen, dass ihr Klärschlamm gegen Nachweis entsorgt wird.

Die in diesem Zusammenhang aufgenommene Zitierung „in Verbindung mit § 1b Absatz 4 Satz 1 Nummer 4“ sollte lediglich auf den Inhalt des Nachweises bezogen werden, da sich § 1b Absatz 4 generell nur auf die Pflichten des Betreibers einer Annahmestelle/des Leistungsempfängers/des beauftragten Betreibers einer Umschlaganlage – und damit nicht auf Schiffsbetreiber – bezieht.

4. **Zum Gesetzentwurf allgemein**

Der Vollzug dieses Gesetzes ist Aufgabe des Bundes und der Länder. Der Gesetzesvollzug hat zwangsläufig finanzielle Auswirkungen, insbesondere durch Überwachungsaufgaben, auch auf die Länder. Die in der Begründung unter Abschnitt II dargestellte Refinanzierung über Bußgelder deckt den Verwaltungsaufwand für den Gesetzesvollzug nicht ab.

## Anlage 4

**Gegenäußerung der Bundesregierung**

Die Bundesregierung äußert sich zu der Stellungnahme des Bundesrates wie folgt:

**Zu Nummer 1** (Artikel 1 Nummer 3 – § 1b Absatz 3 Satz 3 BinSchAbfÜbkAG)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Erfüllungsaufwand: Keiner.

**Zu Nummer 2** (Artikel 1 Nummer 3 – § 1c Absatz 1 und 2 BinSchAbfÜbkAG)

Die Bundesregierung greift den Vorschlag des Bundesrates auf. Es sollte sichergestellt werden, dass nur einmal unabhängig vom Fahrtgebiet auf Bundes- oder Landeswasserstraßen die nach § 1c erforderlichen Dokumente an Bord eines Schiffes vorhanden sein müssen. Dies kann durch die gegenseitige Anerkennung der entweder durch die zuständigen Bundes- oder Landesbehörden ausgestellten Dokumente erreicht werden. Die Bundesregierung regt daher an, die Länder mögen durch Landesrecht regeln, dass die nach Bundesrecht ausgestellten Bescheinigungen bzw. Ölkontrollbücher auch auf Landeswasserstraßen Geltung erhalten, sofern neben Bundeswasserstraßen auch Landeswasserstraßen befahren werden. Umgekehrt sollen auch die nach Landesrecht ausgestellten Dokumente auf Bundeswasserstraßen gelten, sofern neben Landeswasserstraßen auch Bundeswasserstraßen befahren werden. Die Bundesregierung möchte im weiteren parlamentarischen Verfahren den Vorschlag des Bundesrates daher wie folgt umsetzen:

§ 1c wird folgender Absatz 5 angefügt:

„(5) Eine für den Bereich der Landeswasserstraßen von der zuständigen Behörde eines Landes nach landesrechtlichen Vorschriften ausgestellte Bescheinigung nach Absatz 1 oder ein Ölkontrollbuch nach Absatz 2 sowie eine Bescheinigung einer anerkannten Klasse nach Absatz 3 stehen einer Bescheinigung oder einem Ölkontrollbuch nach diesem Gesetz gleich, soweit

1. die Anforderungen des Übereinkommen erfüllt und
2. keine Erleichterungen oder örtliche Einschränkungen erteilt worden sind.“

Erfüllungsaufwand: Keiner.

**Zu Nummer 3** (Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe b Doppelbuchstabe ee – § 3 Absatz 2 Nummer 10 BinSchAbfÜbkAG)

Die Bundesregierung bevorzugt die Beibehaltung der ursprünglichen Fassung. Sowohl die von der Bundesregierung gewählte Fassung als auch die durch den Bundesrat vorgeschlagene Formulierung drücken den selben Inhalt aus, nämlich das Vorliegen einer Ordnungswidrigkeit, wenn der Schiffsbetreiber nicht dafür sorgt, dass zuvor auf seinem Schiff vorhandener Klärschlamm gegen einen Nachweis nach § 1b Absatz 4 Satz 1 Nummer 4 entsorgt wird. Der Vorschlag des Bundesrates mag sprachlich verständlicher erscheinen, entspricht aber nicht der im Nebenstrafrecht üblichen Bewehrungstechnik.

**Zu Nummer 4** (Gesetzesentwurf allgemein)

Die Bundesregierung nimmt die Anmerkung des Bundesrates zur Kenntnis, möchte aber auf folgendes hinweisen. Gemäß Teil A Abschnitt I. der Gesetzesbegründung ist der wesentliche Bestandteil der Änderung der Austausch der Ordnungswidrigkeitstatbestände, die dem Ersatz der Vignette durch ein elektronisches Zahlungssystem für die Gebühren für die Entsorgung öl- und fetthaltiger Schiffsbetriebsabfälle geschuldet sind, d. h. ein solcher Vollzugsaufwand war auch schon nach dem bisherigen Ausführungsgesetz notwendig. Nur zwei zusätzliche Tatbestände sind hinzugekommen: Das ordnungsgemäße Ausfüllen der im Übereinkommen vorgeschriebenen Entladebescheinigung auch für den Ladungsempfänger bzw. die Umschlaganlage sowie das Vorhalten einer Bescheinigung für die Entsorgung der öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfälle bei Schiffen, die nicht den Bestimmungen des Artikels 6 des Übereinkommens entsprechen. Nur die Verpflichtung zur Vorhaltung der genannten Bescheinigung für die Entsorgung öl- und fetthaltiger Schiffsbetriebsabfälle ist ein neuer Tatbestand. Die entsprechenden Kontrollen können allerdings mit der Kontrolle anderer an Bord vorzuhaltender Bescheinigungen erfolgen. Daher erscheint der diesbezügliche zusätzliche Aufwand gering. Die Verpflichtung zur Ausfüllung der Entladebescheinigung durch den Ladungsempfänger/die Umschlaganlage besteht bereits jetzt im Übereinkommen (siehe Anlage 2 Artikel 7.01 in Verbindung mit Artikel 16). Hier erfolgt im Gesetzesentwurf nur eine notwendige Präzisierung und die Festlegung eines Ordnungswidrigkeitstatbestandes. Da die Länder im Anhörungsverfahren keine über die Darstellungen der Bundesregierung hinausgehenden Angaben gemacht haben, ging die Bundesregierung davon aus, dass die Länder ihre Sicht teilen.

