

Berlin, 29. August 2019

**MWV-Stellungnahme zum Entwurf eines Ausführungsgesetzes zu dem Übereinkommen vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt**

(Stand: vom 5. Juli 2019)

**Vorbemerkung und Status Quo**

Durch CDNI Beschluss 2017-I-4 wurden in das Übereinkommen Bestimmungen aufgenommen, die das Ziel verfolgen, Freisetzung von Dämpfen aus Ladungstanks zu unterbinden.

Die Mineralölwirtschaft unterstützt den Ansatz, durch Ausweitung des in Deutschland geltenden Verbotes auf alle Unterzeichnerstaaten Wettbewerbsgleichheit herzustellen. Sie plädiert aber strikt dafür, die Umsetzung entsprechend den anderen Unterzeichnerstaaten zu regeln, damit diese Wettbewerbsgleichheit auch wirklich erreicht wird.

**Grundsätzliche Anmerkungen zur Entgasung von Binnenschiffen**

Das CDNI Übereinkommen formuliert eine Verpflichtung der Mitgliedsstaaten, Entgasungsstellen einzurichten oder einrichten zu lassen. Der hier vorliegende Gesetzesentwurf erweckt den Eindruck, dass die Bundesregierung diese Verpflichtung im Unterschied zu anderen Vertragsstaaten an die Betreiber aller Häfen und Umschlagsanlagen delegiert. Aus unserer Sicht sind dem bisherigen Modell entsprechend Port Authorities deutlich besser aufgestellt, die Pflichten zu erfüllen, die der Gesetzesentwurf den Betreibern auferlegt.

In den letzten Jahren hat sich zunehmend der Trend etabliert, durch kompatible Transporte Entgasungen zu vermeiden. Die hohen Kosten – sowohl der Investitionen in Entgasungsanlagen als auch der Liegezeit während des Entgasens – werden diesen Trend weiter unterstützen. Damit wird die im Gesetzesentwurf enthaltene Verpflichtung aller Hafenbetreiber, Entgasungsstellen einzurichten und zu betreiben oder einrichten und betreiben zu lassen, unverhältnismäßig. Beim Niedrigwasser des Rheins in 2018 wäre es absolut kontraproduktiv gewesen, wenn Teile der Umschlaganlagen stundenlang durch entgasende Binnenschiffe blockiert gewesen wären. Auch hier zeigen von Port Authorities eingerichtete zentrale Entgasungsanlagen entscheidende Vorteile.

Dies gilt umso mehr, als der Gesetzesentwurf eine vollständige Erfassung des Bedarfs als Voraussetzung für die Übertragung der Verpflichtung an Andere formuliert, was deutlich über die Möglichkeiten des einzelnen Betreibers hinaus geht. Allein die Diskussion, wer die gemeinsame Einrichtung einer Entgasungsstelle koordinieren sollte und wie bei einem solchen Projekt Verantwortlichkeiten und Kostenverteilung definiert werden, würde vorhersehbar eine Realisierung grundsätzlich in Frage stellen.

**Im Einzelnen fordert der MWV:****1. Anwendungsbereich klar definieren**

Wir sehen die akute Gefahr, dass Überwachungsbehörden aus dem Schwerpunkt des Übereinkommens ableiten, bei der Entgasung handele es sich um eine Abfallentsorgung. Der Aufwand zur Genehmigung von Abfallentsorgungsanlagen übersteigt die Leistungsfähigkeit der Betreiber von Umschlaganlagen bei Weitem. Es ist zwingend klar zu stellen, dass es sich bei Dämpfen im Sinne dieses Gesetzes nicht um Abfälle handelt, z.B. in § 1 durch Voranstellen einer neuen Nummer 1 mit dem Wortlaut „Dämpfe im Sinne dieses Gesetzes sind keine Abfälle im Sinne des Kreislaufwirtschaftsgesetzes.“ Die Nummern 1 bis 11 werden dann Nummern 2 bis 12.

Der Gesetzesentwurf verwendet Begriffe des Übereinkommens, ohne sie speziell zu definieren. Wir fordern mindestens die Klarstellung, dass Umschlagstellen, die lediglich als Teil einer anderen Geschäftstätigkeit betrieben werden – z.B. Umschlaghäfen von Raffinerien – nicht vom Anwendungsbereich des Gesetzes erfasst sind. Hierfür sollte in § 1 Nummer 5 nach dem Wort „zuweisen.“ der Wortlaut ergänzt werden: „Umschlagstellen, die als Bestandteil einer Anlage nicht den Umschlag als eigenen Geschäftszweck verfolgen, sind keine Umschlaganlagen im Sinne des Übereinkommens oder dieses Gesetzes.“

## 2. Gleichartige Regelungen für Abfälle, Wässer und Dämpfe

In § 1 Absatz 4 ist klarzustellen, dass für Abfälle die Zuweisung einer existierenden Annahmestelle möglich ist und die Betreiber des Hafens / der Umschlagstelle insofern von der Verpflichtung, eine solche Stelle einzurichten, befreit sind.

Hierfür halten wir es für geeignet, wenn in Absatz 4 hinter dem Wort „Übereinkommens.“ ergänzt wird: „Betreiber von Umschlaganlagen können jeweils den Fracht- oder Schiffsführern eine vorhandene Annahmestellen für öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle zuweisen.“

## 3. Verringerung der bürokratischen Anforderungen

Die Vorschriften des Gesetzesentwurfes ermöglichen es den verpflichteten Hafenbetreibern, den Regelungen im Bezug auf Dämpfe nachzukommen, indem existierende Entgasungsstellen zugewiesen werden. Die im Gesetzesentwurf formulierte Verpflichtung der Betreiber, eine weitere Entgasungsanlage parallel zur existierenden einzurichten und zu betreiben oder einrichten und betreiben zu lassen, würde auch den existierenden Entgasungsanlagen ihre Existenzberechtigung entziehen. Wir fordern mindestens, klarzustellen, dass durch Zuweisung existierender Entgasungsstellen die Verpflichtung zur Einrichtung und zum Betrieb solcher Annahmestellen entfällt. Es muss eindeutig dokumentiert werden, dass in diesem Falle die Vorgaben der Absätze 6 bis 9 des § 1 nicht anzuwenden sind, zum Beispiel in Absatz 5 nach dem Wort „zuweisen.“ durch Anfügen des Wortlautes „Satz 1 sowie die Absätze 6 bis 9 sind insoweit nicht anzuwenden.“

Die geschätzte Kostenbelastung der Industrie, die der Gesetzesentwurf nennt, scheint den Lösungsansatz zentraler Entgasungsstellen zu implizieren. Der angegebene „einmalige Erfüllungsaufwand“ liegt in der Größenordnung der Investitionskosten für eine einzelne Entgasungsstelle. Dem entsprechend sollte die Zielstellung der Einrichtung zentraler Entgasungsstellen aber auch klar dargestellt werden, indem die Port Authorities die Aufgabe übertragen bekommen, die Bedarfspläne aufzustellen und dem Bedarf entsprechend zentrale Entgasungsanlagen einzurichten.

## 4. Übergangszeitraum exakt definieren

Der Gesetzesentwurf verweist auf die Übergangsvorschriften des Übereinkommens. Das Übereinkommen legt die Übergangszeiträume in Abhängigkeit vom Inkrafttreten fest – ~~im Falle von Ottokraftstoffen ohne zusätzliche Frist~~. Dem Rechtsunterworfenen wird durch diese Konstruktion im Extremfalle auferlegt, direkt kurze Zeit nach Inkrafttreten des Gesetzes die Auflagen erfüllen zu müssen. Der Zeitpunkt, ab dem die Einhaltung der Vorschriften tatsächlich von den Behörden gefordert werden muss, ist nicht planbar.

Wir fordern, Rechtssicherheit herzustellen, indem der Übergangszeitraum insbesondere für die in Tabelle I in Anhang IIIa des Übereinkommens genannten Güter explizit festgelegt wird auf 36 Monate nach Inkrafttreten des Übereinkommens. Wir gehen davon aus, dass damit auch im Falle einer unerwartet schnellen Ratifizierung des Übereinkommens ausreichend Spielraum gegeben ist für ggf. notwendige Investitionen.