

10.10.17

Vk - AIS

Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

Zehnte Verordnung zur Änderung gefahrgutrechtlicher Verordnungen

A. Problem und Ziel

Die Vorschriften für die internationale Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen sind in verschiedenen internationalen Codes geregelt. Die Vorschriften für die Beförderung verpackter gefährlicher Güter sind im IMDG-Code (International Maritime Dangerous Goods Code) enthalten. Sie beruhen auf den UN-Modellvorschriften und sind weitgehend mit den anderen Verkehrsträgern harmonisiert. Die Vorschriften des IMDG-Codes werden dazu in einem zweijährigen Rhythmus geändert. Die Änderungen des IMDG-Codes erfordern jeweils eine Anpassung der Gefahrgutverordnung See (GGVSee). Diese Anpassung dient der Inkraftsetzung des IMDG-Codes in der Fassung des 38. Amendments und der Änderungen weiterer internationaler Codes über die Beförderung gefährlicher Güter.

In der Gefahrgutkostenverordnung (GGKostV) sind bisher Widerspruchsverfahren nicht berücksichtigt, so dass für die Zurückweisung von Widersprüchen gegen gebührenpflichtige Amtshandlungen im Sinne der Gefahrgutkostenverordnung ein Gebührentatbestand fehlt.

B. Lösung

Umsetzung der notwendigen nationalen Änderungen (1:1-Umsetzung des nach dem internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) völkerrechtlich verbindlichen IMDG-Codes) in der GGVSee sowie Anpassung der GGKostV.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Der Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft ist vernachlässigbar gering. Die Personalkosten sind vernachlässigbar gering. Es entstehen keine Sach- und Anschaffungskosten.

Es werden keine neuen Informationspflichten eingeführt.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Bund und Ländern entsteht durch diese Verordnung nur ein geringfügiger zusätzlicher Erfüllungsaufwand, der nicht vorausberechenbar ist.

F. Weitere Kosten

Mit dieser Verordnung entstehen geringfügig höhere Kostenbelastungen durch die Einführung einer neuen Gebührennummer für die Zurückweisung von Widersprüchen gegen Amtshandlungen im Sinne der Gefahrgutkostenverordnung und die Umstellung der Gebühr für die Zulassung alternativer Baumuster nach Abschnitt 9.3.4 ADN von einer Rahmengebühr auf eine Gebühr nach Zeitaufwand. Eventuelle Preiserhöhungen im Einzelfall dürften so gering sein, dass sich daraus keine Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, ergeben.

Bundesrat

Drucksache 675/17

10.10.17

Vk - AIS

Verordnung
des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Zehnte Verordnung zur Änderung gefahrgutrechtlicher Verordnungen

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, 9. Oktober 2017

An die
Präsidentin des Bundesrates
Frau Ministerpräsidentin
Malu Dreyer

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zu erlassende

Zehnte Verordnung zur Änderung gefahrgutrechtlicher Vorschriften

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.

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

Mit freundlichen Grüßen
Peter Altmaier

Zehnte Verordnung zur Änderung gefahrgutrechtlicher Verordnungen

Vom ...

Auf Grund des § 3 Absatz 1 in Verbindung mit Absatz 2 und 5, des § 5 Absatz 2 in Verbindung mit Absatz 3, des § 5 Absatz 5 und des § 12 Absatz 2 des Gefahrgutbeförderungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 7. Juli 2009 (BGBl. I S. 1774, 3975), von denen § 3 Absatz 1 Satz 1 und Absatz 2 Satz 2, § 5 Absatz 5 sowie § 12 Absatz 2 Satz 1 zuletzt durch Artikel 487 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) sowie § 5 Absatz 2 Satz 2 zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 26. Juli 2016 (BGBl. I S. 1843) geändert worden sind, in Verbindung mit dem 2. Abschnitt des Verwaltungskostengesetzes vom 23. Juni 1970 (BGBl. I S. 821) verordnet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur nach Anhörung der in § 7a des Gefahrgutbeförderungsgesetzes genannten Verbände, Sachverständigen, Sicherheitsbehörden und -organisationen:

Artikel 1

Änderung der Gefahrgutverordnung See

Die Gefahrgutverordnung See vom 9. Februar 2016 (BGBl. I S. 182), die durch Artikel 14 des Gesetzes vom 26. Juli 2016 (BGBl. I S. 1843) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Im Inhaltsverzeichnis wird nach der Angabe zu § 16 folgende Angabe eingefügt:

„§ 16a Zuständigkeiten der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes“.

2. § 1 wird wie folgt geändert:

- a) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 4 eingefügt:

„(4) Diese Verordnung gilt nicht für Beförderungen in Zusammenhang mit Notfallmaßnahmen, die von zuständigen Behörden und Stellen oder unter deren Überwachung durchgeführt werden, insbesondere bei der Kampfmittelräumung, bei Havarien und beim Katastrophenschutz.“

- b) Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 5 und die Wörter „die Bereitstellung“ werden durch die Wörter „den zeitweiligen Aufenthalt im Verlauf der Beförderung“ ersetzt.

3. § 2 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 1 wird die Angabe „17. April 2015 (BGBl. 2015 II S. 504)“ durch die Angabe „...[einsetzen: Datum und Fundstelle der Bekanntmachung der Neufassung der Anlagen A und B des ADR]“ ersetzt.

- b) In Nummer 5 wird die Angabe „7. Februar 2011 (VkBBl. 2011 S. 119)“ durch die Angabe „29. Januar 2016 (VkBBl. 2016 S. 100)“ ersetzt.

- c) In Nummer 7 werden die Wörter „19. August 2013 (VkBBl. 2013 S. 580), der zuletzt durch die Bekanntmachung vom 22. Juli 2015 (VkBBl. 2015 S. 486) geändert worden ist“ durch die Angabe „1. März 2017 (VkBBl. 2017 S. 254)“ ersetzt.

- d) Nach Nummer 8 wird die folgende Nummer 9 eingefügt:
- „9. „GGVSEB“ ist die Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschiffahrt in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. März 2017 (2017 S. 711, S. 993);“.
- e) Die bisherigen Nummern 9 bis 22 werden die neuen Nummern 10 bis 23.
- f) In Nummer 10 wird die Angabe „Entschließung MSC.340(91) (VkBl. 2013 S. 1033)“ durch die Wörter „Entschließungen MSC.369(93) und MEPC.250(66) (VkBl. 2015 S. 257)“ ersetzt.
- g) In Nummer 11 werden die Wörter „Entschließungen MSC.220(82) (VkBl. 2009 S. 758) und MSC.225(82) (VkBl. 2009 S. 760)“ durch die Angabe „Entschließung MSC.370(93) (VkBl. 2016 S. 67)“ ersetzt.
- h) Nummer 13 wird wie folgt gefasst:
- „13. „IMDG-Code“ ist der International Dangerous Goods Code, der zuletzt durch die Entschließung MSC.406(96) geändert worden ist, in der amtlichen deutschen Übersetzung bekannt gegeben am 10 November 2016 (VkBl. 2016 S. 718);“
- i) In Nummer 14 werden die Wörter „Entschließung MSC.354(92) (VkBl. 2013 S. 1015) geändert worden ist, korrigiert durch die Bekanntmachung vom 15. Mai 2014 (VkBl. 2014 S. 467)“ durch die Wörter „Entschließung MSC.393(95) (VkBl. 2015 S. 789) geändert worden ist“ ersetzt.
- j) In Nummer 21 werden die Wörter „19. RID-Änderungsverordnung vom 31. Oktober 2014 (BGBl. 2014 II S. 890)“ durch die Wörter „20. RID-Änderungsverordnung vom 11. November 2016 (BGBl. 2016 II S. 1258)“ ersetzt.
- k) In Nummer 22 werden die Wörter „25. SOLAS-Änderungsverordnung vom 5. Dezember 2014 (BGBl. 2014 II S. 1122)“ durch die Wörter „28. SOLAS-Änderungsverordnung vom 20. Dezember 2016 (BGBl. 2016 II S. 1408)“ ersetzt.
4. § 4 Absatz 4 wird aufgehoben.
5. § 9 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:
- „(1) Die nach Landesrecht zuständigen Behörden sind zuständig für die Überwachung der Einhaltung der Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter in Unternehmen, an den Be- und Entladestellen und auf Seeschiffen in den Landes- und Kommunalhäfen, die keine Bundeswasserstraßen sind. Sie sind auch zuständig für die Überwachung auf Seeschiffen in den Häfen an Bundeswasserstraßen, die nicht vom Bund betrieben werden.“
- b) In Absatz 2 werden die Wörter „Sondervorschriften 363.7 und“ durch das Wort „Sondervorschrift“ ersetzt.
6. In § 10 Absatz 1 werden nach den Wörtern „Neben den zuständigen Behörden“ die Wörter „des Bundes und“ eingefügt.
7. § 12 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- aa) In Nummer 3 wird das Wort „Kennzeichnung“ durch das Wort „Kennzeichen“ ersetzt.
- bb) In Nummer 9 werden nach dem Wort „Anerkennung“ die Wörter „einer Norm oder eines Regelwerks nach Absatz 6.2.1.1.9 und die Anerkennung“ eingefügt.
- b) Folgender Absatz 3 wird angefügt:
 - „(3) Die nach Absatz 1 Nummer 8 Buchstabe b und c anerkannten Prüfstellen müssen an dem Erfahrungsaustausch nach § 12 Absatz 2 der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt teilnehmen.“
- 8. In der Überschrift des § 13 wird das Wort „Bundesamt“ durch das Wort „Bundesamtes“ ersetzt.
- 9. Dem § 16 wird folgender Absatz 3 angefügt:
 - „(3) Die Benannten Stellen nach Absatz 2 müssen an dem Erfahrungsaustausch nach § 12 Absatz 2 der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt teilnehmen.“
- 10. Nach § 16 wird folgender § 16a eingefügt:

„§ 16a

Zuständigkeiten der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

(1) Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter sind zuständig für die Überwachung der Einhaltung der Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter auf Bundeswasserstraßen einschließlich der bundeseigenen Häfen. Unberührt bleiben die Zuständigkeiten für die Hafenaufsicht (Hafenpolizei) in den nicht vom Bund betriebenen Häfen an Bundeswasserstraßen.

(2) Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt ist zuständig für die Entgegennahme von Meldungen über Verstöße nach Unterabschnitt 1.1.1.8 des IMDG-Codes und für die Weiterleitung dieser Meldungen an die zuständige Behörde des Staates, in dem das Unternehmen ansässig ist, das den Verstoß begangen hat. Die hierfür erforderlichen Daten können zu diesen Zwecken von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt und den nach Landesrecht zuständigen Behörden verarbeitet werden.“

- 11. § 17 wird wie folgt geändert:
 - a) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:
 - „1. haben sich vor der Übergabe verpackter gefährlicher Güter zur Beförderung zu vergewissern, dass die gefährlichen Güter nach Teil 2 des IMDG-Codes klassifiziert sind und ihre Beförderung nicht nach Abschnitt 1.1.3, nach Unterabschnitt 2.1.1.2, nach den Abschnitten 2.2.4 oder 2.3.5, nach Unterabschnitt 2.6.2.5, nach Abschnitt 2.8.3, nach Unterabschnitt 3.1.1.4 oder nach Kapitel 3.3 Sondervorschriften 349, 350, 351, 352, 353 oder 900 des IMDG-Codes verboten ist;“.
 - b) In Nummer 12 wird die Angabe „5.1.5.2.1“ durch die Angabe „5.1.5.2.2“ ersetzt.

12. In § 20 Nummer 3 werden die Wörter „keine Undichtigkeiten“ durch die Wörter „keine äußerlich erkennbaren Undichtigkeiten“ ersetzt.
13. § 21 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:
 - „1. dürfen verpackte gefährliche Güter zur Beförderung nur annehmen, wenn ihre Beförderung nicht nach Abschnitt 1.1.3, nach Unterabschnitt 2.1.1.2, nach den Abschnitten 2.2.4 oder 2.3.5, nach Unterabschnitt 2.6.2.5, nach Abschnitt 2.8.3, nach Unterabschnitt 3.1.1.4 oder nach Kapitel 3.3 Sondervorschriften 349, 350, 351, 352, 353 oder 900 des IMDG-Codes verboten ist;“
14. § 23 Nummer 3 wird aufgehoben.
15. § 26 wird wie folgt geändert:
 - a) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 2 eingefügt:

„(2) Die an der Beförderung gefährlicher Güter Beteiligten haben bei einem Unfall die zuständigen Stellen nach § 4 Absatz 9 Satz 1 unverzüglich zu unterstützen und Auskünfte zu erteilen.“
 - b) Der bisherige Absatz 2 wird Absatz 3.
16. § 27 Absatz 1 Nummer 10 wird wie folgt geändert:
 - a) Nach Buchstabe b wird folgender Buchstabe c eingefügt:

„c) Absatz 2 eine dort genannte Stelle nicht, nicht richtig oder nicht rechtzeitig unterstützt oder eine Auskunft nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erteilt,“.
 - b) Die bisherigen Buchstaben c und d werden die Buchstaben d und e und die Angabe „Absatz 2“ wird jeweils durch die Angabe „Absatz 3“ ersetzt.

Artikel 2

Änderung der Gefahrgutkostenverordnung

Die Gefahrgutkostenverordnung vom 7. März 2013 (BGBl. I S. 466), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 17. März 2017 (BGBl. I S. 568) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 2 Satz 2 werden nach der Angabe „Anlage 2“ die Wörter „und für Widerspruchsverfahren aus § 2 in Verbindung mit der Anlage 1“ eingefügt.
 - b) In Absatz 3 Satz 2 werden nach der Angabe „Anlage 3“ die Wörter „und für Widerspruchsverfahren aus § 2 in Verbindung mit der Anlage 1“ eingefügt.
 - c) In Absatz 4 Satz 2 werden nach der Angabe „Anlage 4“ die Wörter „und für Widerspruchsverfahren aus § 2 in Verbindung mit der Anlage 1“ eingefügt.
 - d) In Absatz 5 Satz 2 werden nach der Angabe „Anlage 5“ die Wörter „und für Widerspruchsverfahren aus § 2 in Verbindung mit der Anlage 1“ eingefügt.

2. Anlage 1 wird wie folgt geändert:

a) Im I. Teil: Verkehrsträgerübergreifende Gebühren wird die Tabelle durch folgende Tabelle ersetzt:

„Gebührennummer	Gebührentatbestand	Gebühr (EUR)
001	Zurückweisung eines Widerspruchs aus formalen Gründen aus sachlichen Gründen	60 bis 425 120 bis 850
002 bis 012	nicht vergeben	
013	Anordnung von Maßnahmen zur Beseitigung festgestellter oder zur Verhütung künftiger Verstöße gegen Vorschriften des Gefahrgutbeförderungsgesetzes oder gegen die nach dem Gefahrgutbeförderungsgesetz erlassenen Rechtsverordnungen (§ 8 des Gefahrgutbeförderungsgesetzes).	25 je begonnene Viertelstunde

b) Im IV. Teil: Binnenschiffsverkehr wird die Tabelle wie folgt geändert:

aa) Die Gebührennummer 720.2 wird gestrichen.

bb) In der Gebührennummer 723 wird in der dritten Spalte die Angabe „320 bis 640“ durch die Wörter „50 je Stunde“ ersetzt.

Artikel 3

Bekanntmachungserlaubnis

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur kann den Wortlaut der Gefahrgutverordnung See in der vom ...[einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 4 Satz 2] an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

Artikel 4

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt vorbehaltlich des Satzes 2 mit Wirkung vom 1. Januar 2017 in Kraft. Artikel 1 Nummer 16 und Artikel 2 treten am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

Der Bundesminister für
Verkehr und digitale Infrastruktur

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Die Vorschriften für die internationale Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen sind in verschiedenen internationalen Codes geregelt. Die Vorschriften für die Beförderung verpackter gefährlicher Güter sind im IMDG-Code (International Maritime Dangerous Goods Code) enthalten. Sie beruhen auf den UN-Modellvorschriften und sind weitgehend mit den anderen Verkehrsträgern harmonisiert. Die Vorschriften des IMDG-Codes werden dazu in einem zweijährigen Rhythmus geändert. Diese Änderungen des IMDG-Codes erfordern jeweils eine Anpassung der Gefahrgutverordnung See (GGVSee). Diese Anpassung dient der Inkraftsetzung des IMDG-Codes in der Fassung des 38. Amendments und der Änderungen weiterer internationaler Codes über die Beförderung gefährlicher Güter.

In der Gefahrgutkostenverordnung (GGKostV) sind bisher Widerspruchsverfahren nicht berücksichtigt, so dass für die Zurückweisungen von Widersprüchen gegen gebührenpflichtige Amtshandlungen im Sinne der Gefahrgutkostenverordnung ein Gebührentatbestand fehlt.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Die vorliegende Verordnung dient der Inkraftsetzung des IMDG-Codes in der Fassung des 38. Amendments und der Änderungen weiterer internationaler Codes über die Beförderung gefährlicher Güter. Durch das 38. Amendment wurde der IMDG-Code insbesondere an die UN-Modellvorschriften angepasst; diese Anpassung wurde auch bereits für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit der Eisenbahn und mit dem Binnenschiff vollzogen.

Die Regelungen über die Zuständigkeiten werden präzisiert, um die Aufgabenwahrnehmung durch Bundesbehörden von der Aufgabenwahrnehmung durch die Länderbehörden abzugrenzen.

In die Gefahrgutkostenverordnung wird ein Tatbestand für die Gebührenerhebung bei der Zurückweisung von Widersprüchen aufgenommen. Weitere Gebührentatbestände werden aktualisiert.

III. Alternativen

Zur 1:1-Umsetzung der nach dem SOLAS-Übereinkommen völkerrechtlich verbindlichen Codes besteht keine Alternative.

IV. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Die Verordnung ist mit dem Recht der Europäischen Union und den völkerrechtlichen Verträgen (hier: dem SOLAS-Übereinkommen) vereinbar.

V. Gesetzesfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Mit dieser Verordnung werden keine Verwaltungsverfahren beeinflusst.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Die Verordnung dient der nachhaltigen Entwicklung, da sie die erforderlichen Maßnahmen für die sichere Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen umsetzt. Die Verordnung hat Auswirkungen auf die Managementregel 4 der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie. Durch die Maßnahmen für die Beförderung gefährlicher Güter werden Gefahren für Mensch und Umwelt minimiert.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

4. Erfüllungsaufwand

4.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

4.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Der Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft ist vernachlässigbar gering. Die Personalkosten sind vernachlässigbar gering. Es entstehen keine Sach- und Anschaffungskosten.

Es werden keine neuen Informationspflichten eingeführt.

4.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

In die GGVSee wird eine neue Zuständigkeitsregelung für die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes eingeführt, damit werden auch Zuständigkeiten vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) auf die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt und ihre Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter verlagert. Es entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Die Vorgabe nach der Sondervorschrift 363.7 des IMDG-Codes, für die Beförderung von Maschinen mit mehr als 1500 Litern Kraftstoff eine Genehmigung der zuständigen Behörde einzuholen, entfällt. Da in der Vergangenheit keine Genehmigungen auf dieser Grundlage erteilt wurden, entsteht keine Entlastung für die Länderbehörden.

Durch die Schaffung eines Bußgeldtatbestandes für den Fall, dass Unternehmen im Falle eines Unfalles Ihrer Pflicht zur Unterstützung und Auskunftserteilung nicht nachkommen, kann der Verwaltung geringfügiger Aufwand entstehen. Dabei wird von nur wenigen Fällen ausgegangen.

5. Weitere Kosten

Mit dieser Verordnung entstehen geringfügig höhere Kostenbelastungen durch die Einführung einer neuen Gebührennummer für die Zurückweisung von Widersprüchen gegen Amtshandlungen im Sinne der Gefahrgutkostenverordnung und die Umstellung der Gebühr für die Zulassung alternativer Baumuster nach Abschnitt 9.3.4 ADN von einer Rahmengebühr auf eine Gebühr nach Zeitaufwand. Für die Zurückweisung von Widersprüchen aus formalen Gründen wird, ausgehend von einer Bearbeitungsstunde im gehobenen Dienst bis zu fünf Stunden im höheren Dienst, ein Gebührenrahmen von 60 bis 450

Euro festgelegt. Für die Zurückweisung aus sachlichen Gründen, ausgehend von einer Bearbeitungszeit von zwei Stunden des gehobenen Dienstes bis zu zehn Stunden des höheren Dienstes, eine Rahmengebühr von 120 bis 850 Euro zugrunde gelegt. Die Stundensätze sind der allgemeinen Gebührenverordnung des Bundes entnommen. Für die Zulassung alternativer Baumuster nach Abschnitt 9.3.4 ADN wird eine Gebührensatz von 50 Euro pro Stunde festgelegt. Bei einem zugrunde zu legenden Zeitaufwand von 15 Stunden pro Fall ergibt sich eine Gebühr von 750 Euro, die geringfügig über der bisherigen Maximalgebühr von 640 Euro liegt. Allerdings sind bisher keine alternativen Bauweisen zugelassen worden.

Eventuelle Preiserhöhungen im Einzelfall dürften so gering sein, dass sich daraus keine Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, ergeben.

6. Weitere Gesetzesfolgen

Es liegen keine Anhaltspunkte vor, dass Frauen und Männer von dieser Verordnung unterschiedlich betroffen sein könnten. Daher liegt keine Gleichstellungsrelevanz vor. Auch Auswirkungen für Verbraucherinnen und Verbraucher sind nicht ersichtlich.

VI. Befristung; Evaluierung

Eine Befristung dieser Verordnung kommt nicht in Betracht: Änderungen, die der 1:1-Umsetzung von unbefristet geltendem internationalem Recht dienen, sind nicht zu befristen. Zwar unterliegt der IMDG-Code einem zweijährigen Änderungszyklus, die Änderungen beziehen sich aber jeweils nur auf einzelne Regelungsaspekte.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung der Gefahrgutverordnung See)

Zu Nummer 1

Der neu eingefügte Paragraph 16a wird in das Inhaltsverzeichnis aufgenommen.

Zu Nummer 2

Zu Buchstabe a

Anders als die internationalen Regelwerke für die übrigen Verkehrsträger enthalten die einschlägigen Codes für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen keine Freistellungen für bestimmte Arten der Beförderungsdurchführung. In der Praxis kommt es jedoch durchaus vor, dass gefährliche Güter im Rahmen von Ausnahmesituationen befördert werden müssen, ohne dass die einschlägigen Vorgaben des Gefahrgutrechts eingehalten werden können.

Der neu eingefügte Absatz 4 betrifft Beförderungen, die durch zuständige Behörden oder Stellen beziehungsweise unter deren Aufsicht stattfinden und die im Zusammenhang mit Maßnahmen zur Gefahrenabwehr erforderlich sind. Solche Beförderungen sind etwa erforderlich bei Einsätzen im Rahmen der Kampfmittelräumung, wenn Fundmunition von Halligen, Inseln oder vom Meeresboden geborgen wird und diese einer Beseitigung an Land zugeführt werden muss. Die in diesem Rahmen erforderlichen An- und Abfahrten der Einsatzkräfte, bei denen gefährliche Güter zur Verwendung am Einsatzort mitgeführt werden, fallen ebenfalls unter diese Freistellung; so sind z. B. auch vom Kampfmittelräumdienst im Kfz mitgeführte Sprengkapseln bei der Fahrt auf einer Fähre zum oder

vom Einsatzort freigestellt. Beförderungen in Zusammenhang mit Notfallmaßnahmen können auch anfallen, wenn Feuerwehr oder Polizei wegen Zwischenfällen mit gefährlichen Gütern auf Inseln tätig werden und eine Verbringung der gefährlichen Güter ans Festland erfolgen muss. Die Freistellung gilt für die entsprechenden Einsätze der für die Gefahrenabwehr zuständigen Behörden und erfasst auch Beförderungen von Dritten unter Aufsicht der zuständigen Behörden. Dies kommt etwa zum Tragen, wenn sich eine zuständige Behörde bei der Erfüllung ihrer Aufgaben eines Dritten bedient. Damit können aber auch Beförderungen in einer Notfallsituation abgewickelt werden: So kann es bei havarierten Seeschiffen vorkommen, dass kein regelkonformer Zustand mehr hergestellt werden kann und die Fahrt bis zu einem geeigneten Hafen fortgesetzt werden muss. Ein weiterer Anwendungsfall betrifft Fundmunition oder sonstige gewahrsamslos gewordene gefährliche Güter, die unbeabsichtigt aufgefischt oder ausgebaggert werden. In diesen Fällen gibt es in der Regel keine sicherheitstechnisch vertretbare Alternative zu der (nicht IMDG-Code konformen) Beförderung durch Dritte. Solche unbeabsichtigt an Bord genommenen gefährlichen Güter sollen wegen der damit verbundenen Gefahren für Mensch und Umwelt möglichst nicht angefasst und nicht zurückgeworfen werden. Diese Beförderungen unterliegen aber immer der Überwachung der zuständigen Einsatzkräfte, diese legen auch die Art und Weise der Überwachung und das Ende der Beförderung fest. So ist etwa beim Auffischen von Munition eine sofortige Meldung des Fundes an die regionale Verkehrszentrale der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung oder direkt an das Maritime Sicherheitszentrum (WSP-Leitstelle) erforderlich. Ohne die Genehmigung der zuständigen Behörde darf ein Schiff mit aufgenommenen Munition nicht in einen Hafen einlaufen.

Zu Buchstabe b

Als Folgeänderung wird die Absatznummerierung angepasst. Mit dem Absatz 5 (bisher Absatz 4) wird klargestellt, dass die in den deutschen Seehäfen vorhandenen Hafensicherheitsverordnungen zusätzlich zu den Bestimmungen in der GGVSee anzuwenden sind. Die Beschreibung des Geltungsbereichs der örtlichen Sicherheitsvorschriften wird an die verwendeten Formulierungen in den Vorschriften angepasst. Durch die Verwendung des Begriffs „zeitweiliger Aufenthalt im Verlauf der Beförderung“ erfolgt auch eine Präzisierung im Hinblick auf den Beförderungsbegriff nach § 2 Absatz 2 des Gefahrgutbeförderungsgesetzes (GGBefG).

Zu Nummer 3

In § 2 Absatz 1 werden die Fundstellen entsprechend den jeweils letzten Änderungen der internationalen Regelungen aktualisiert. Hierzu gehört u. a. das 38. Amendment des IMDG-Codes. Durch den Verweis auf die Fundstellen der amtlichen deutschen Übersetzungen dieser Vorschriften wird in Verbindung mit § 3 eine Bestimmtheit der Regelungen erreicht, die eine Ahndung von Verstößen gegen die Rechtsnormen der genannten internationalen Regelungen ermöglicht. Es wird auch eine neue Begriffsbestimmung für die Gefahrgutverordnung Straße, Schiene und Binnenschifffahrt (GGVSEB) aufgenommen, da diese nunmehr im neuen § 12 Absatz 3 in Bezug genommen wird.

Zu Nummer 4

Eine nationale Regelung zum Ablassen von Ladungsdämpfen von Gastankschiffen ist aus Gründen der Schiffssicherheit nicht erforderlich und kann daher entfallen.

Zu Nummer 5

Zu Buchstabe a

In § 9 Absatz 1 erfolgt eine Präzisierung der Vorschriften über die Zuständigkeiten der Länderbehörden, insbesondere auch zur Abgrenzung von den Zuständigkeiten des Bundes.

In § 5 Absatz 1 GGBefG ist die Wahrnehmung der Aufgaben des Gefahrgutbeförderungsrechts auf dem Gebiet der Seeschifffahrt auf Bundeswasserstraßen einschließlich der bundeseigenen Häfen entsprechend der grundgesetzlichen Vollzugsregelung in Artikel 87 Absatz 1 Satz 1 GG dem Bund zugewiesen. Soweit die Aufgabenwahrnehmung außerhalb der Bundeswasserstraßen und der bundeseigenen Häfen stattfindet, sind nach Artikel 83 GG die Länder für die Durchführung der Vorschriften zuständig. Daraus ergibt sich eine umfassende Zuständigkeit der Länderbehörden für die Überwachung nach Gefahrgutrecht. Daher wird aus Klarstellungsgründen die bisherige Regelung bezüglich der Zuständigkeit der Länderbehörden für die Überwachung der Unterweisung der Beschäftigten nach § 4 Absatz 11 und 12, die insbesondere als Regelung der örtlichen Zuständigkeit zu verstehen war, durch eine generelle Regelung zur Zuständigkeit für die Kontrolle der Einhaltung der gefahrgutrechtlichen Vorschriften ersetzt. Diese Regelung hat klarstellenden Charakter und gibt die Zuständigkeit der Länder nach Artikel 83 GG wieder. Somit ist eine Ausweitung des Umfangs der Überwachung damit nicht verbunden. An die Zuständigkeit für Kontrollen knüpft sich auch die Befugnis, Anordnungen zur Beseitigung festgestellter oder zur Verhütung künftiger Verstöße nach § 8 GGBefG zu treffen.

Diese Zuständigkeit der Länderbehörden für die Durchführung von Kontrollen besteht landseitig in Unternehmen und an Be- und Entladestellen. Sie besteht auch auf Seeschiffen, soweit sie in Landes- und Kommunalhäfen liegen. Darüber hinaus wird nunmehr auch explizit eine Zuständigkeit für die Überwachung auf Seeschiffen auf Bundeswasserstraßen geregelt, sofern es sich um Stromhäfen oder sonstige Häfen handelt, die nicht vom Bund betrieben werden. Diese Teile von Bundeswasserstraßen gehören zu Landes- und Kommunalhäfen, für die eine originäre Zuständigkeit der Länder besteht (Hafenpolizei). Diese Zuständigkeit der Länder bezieht sich auf das gesamte Gebiet der Landes- und Kommunalhäfen und damit auch auf Wasserflächen des Hafens, die Teil einer Bundeswasserstraße sind. In solchen Hafenbereichen bestehen daher sowohl Zuständigkeiten des Bundes (§ 45 Absatz 4 WaStrG) als auch Zuständigkeiten der Länder.

In den Küstenländern Bremen, Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein wird die Wasserschutzpolizei neben ihrer Zuständigkeit als Landesbehörde auch für den Bund aufgrund der Vereinbarung über die Ausübung der schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben tätig. Zu den schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben zählt nach Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe b der Zusatzvereinbarung zur Vereinbarung über die Ausübung der schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben auch die Überwachung der Einhaltung der Vorschriften, Verfügungen, Bedingungen und Auflagen, die der Beförderung gefährlicher Güter dienen. Dort wo seitens der Länder ausschließlich die Wasserschutzpolizei als zuständige Gefahrgutüberwachungsbehörde tätig wird, erfolgt die Überwachung de facto immer durch die gleiche Behörde, nämlich durch die Wasserschutzpolizei, die entweder als Landesbehörde oder – auf Bundeswasserstraßen – für den Bund tätig wird.

Anders verhält es sich dort, wo neben der Wasserschutzpolizei auch weitere Behörden mit der Gefahrgutüberwachung befasst sind. In den Bremischen Häfen ist etwa die Hafenbehörde zuständige Behörde für die Überwachung von gefährlichen Gütern bei Umschlag, Durchfuhr und vorübergehendem Verbleib im Hafengebiet, siehe § 5 Absatz 1 des Hafenbetriebsgesetzes und § 4 der Bremischen Verordnung über Zuständigkeiten für die Ausführung von Rechtsvorschriften nach dem Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter und dem Gesetz zu dem Übereinkommen über sichere Container. In Niedersachsen ist nach § 18 der niedersächsischen Verordnung über Zuständigkeiten im Bereich Verkehr das für Verkehr zuständige Ministerium für die Überwachung der Gefahrgutbeförderungsvorschriften in Seehäfen zuständig. Daher ist es erforderlich, eine klare Abgrenzung zu der Überwachungstätigkeit des Bundes, ausgeführt durch die Wasserschutzpolizei, zu regeln und zu präzisieren, welche der zuständigen Behörden die Gefahrgutüberwachung konkret wahrnehmen soll. Dies ist auch deshalb erforderlich, weil der Begriff der Beförderung nach § 2 Absatz 2 GGBefG nicht nur die Ortsveränderung, sondern auch Be- und Entladevorgänge umfasst, während die sachliche Abgrenzung zwischen Schifffahrts- und Strompolizei einerseits und Hafenpolizei andererseits danach erfolgt, ob das Schiff in

Fahrt ist oder im Hafen festliegt. Diese Prinzipien zur Abgrenzung sollen auch explizit für die Gefahrgutüberwachung Anwendung finden: Während ein Schiff in einem Landes- oder Kommunalhafen angelegt hat, soll die Überwachung nur durch die Landesbehörde erfolgen, unabhängig davon, ob der jeweilige Liegeplatz Teil einer Bundeswasserstraße oder eines sonstigen Gewässers ist. Sobald das Schiff fährt, obliegt die Überwachung auf der Bundeswasserstraße dem Bund.

Zu Buchstabe b

In Absatz 2 kann eine Zuständigkeitszuweisung entfallen, da die Sondervorschrift 363 so geändert wurde, dass eine behördliche Genehmigung für Maschinen mit mehr als 1500 Litern Kraftstoff nicht mehr erforderlich ist.

Zu Nummer 6

Es handelt sich um eine Folgeänderung zu Nummer 10.

Zu Nummer 7

Zu Buchstabe a

Zu Doppelbuchstabe aa

Der Wortlaut wird redaktionell an das 38. Amendment des IMDG-Codes angepasst.

Zu Doppelbuchstabe bb

Die Änderung ist notwendig, da nach Absatz 6.2.1.1.9 des IMDG-Codes für das poröse Material in UN-Druckgefäßen nunmehr auch die Anerkennung von Normen durch die zuständige Behörde vorgesehen ist. Die Bundesanstalt für Materialforschung und –prüfung (BAM) wird zuständige Behörde für die Anerkennung von Normen.

Zu Buchstabe b

Mit der 9. Verordnung zur Änderung gefahrgutrechtlicher Verordnungen vom 17. März 2017 wurde in § 12 der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB) eine Regelung aufgenommen, nach der das BMVI einen Erfahrungsaustausch zwischen den für Tankprüfungen zuständigen Stellen, der nationalen Akkreditierungsstelle und den Baumusterzulassungsbehörden einrichtet. Hieran müssen auch die nach § 12 Absatz 1 Nummer 8 Buchstabe b und c anerkannten Prüfstellen teilnehmen.

Zu Nummer 8

In der Überschrift des § 13 wird eine redaktionelle Korrektur vorgenommen.

Zu Nummer 9

Mit der 9. Verordnung zur Änderung gefahrgutrechtlicher Verordnungen vom 17. März 2017 wurde in § 12 GGVSEB eine Regelung aufgenommen, nach der das BMVI einen Erfahrungsaustausch zwischen den für Tankprüfungen zuständigen Stellen, der nationalen Akkreditierungsstelle und den Baumusterzulassungsbehörden einrichtet. Hieran müssen auch die Benannten Stellen nach § 16 Absatz 2 teilnehmen.

Zu Nummer 10

Es wird ein separater Paragraph 16a mit den Zuständigkeiten der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes aufgenommen. Entsprechend der grundgesetzlichen Vollzugsregelung in Artikel 87 Absatz 1 Satz 1 ist die Wahrnehmung der Aufgaben des

Gefahrgutbeförderungsrechts auf dem Gebiet der Seeschifffahrt auf Bundeswasserstraßen einschließlich der bundeseigenen Häfen in § 5 Absatz 1 GGBefG dem Bund zugewiesen. Bisher gibt es nur eine Regelung bezüglich der Zuständigkeit für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten (§ 27 Absatz 2), eine Zuweisung sonstiger Aufgaben fehlt, so dass nach § 8 GGVSee formal das BMVI als zuständige Behörde anzusehen ist.

Nach Absatz 1 sind die Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter auf Bundeswasserstraßen einschließlich bundeseigener Häfen für die Überwachung der Einhaltung der Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter zuständig. Damit wird explizit auch eine Zuständigkeit für die Durchführung von Kontrollen geschaffen. Diese bezieht sich grundsätzlich auf Bundeswasserstraßen einschließlich der nicht vom Bund betriebenen Stromhäfen und der bundeseigenen Häfen, jedoch wird die Überwachung der Einhaltung der Gefahrgutvorschriften auf Seeschiffen, die in den nicht vom Bund betriebenen Häfen angelegt haben, von der jeweils zuständige Landesbehörde wahrgenommen, vgl. § 9 Absatz 1. Diese Abgrenzung folgt den gleichen Grundsätzen und Kriterien, die bei der Abgrenzung von Schifffahrts- und Strompolizei einerseits und Hafenpolizei andererseits Anwendung finden. Dabei ist die relevante Schnittstelle, die zum Zuständigkeitswechsel führt, das Ablegen des Schiffes (=Aufnahme der Schifffahrt und zugleich endgültige Beendigung des Be- und Entladeprozesses). Eine sachliche Zuständigkeit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes besteht nur für die Schifffahrt. Das Be- und Entladen von Schiffen wird nach allgemeinem Verständnis typischerweise dem Hafenbetrieb und nicht der Schifffahrt zugerechnet. Diese Regelung bewirkt keine Änderung der bisherigen Praxis, da die Vereinbarung über die Ausübung der schifffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben und die entsprechende Zusatzvereinbarung Anwendung findet und somit die gefahrgutrechtlichen Vorschriften auf Seeschiffen in Fahrt auf Bundeswasserstraßen weiterhin durch die Wasserschutzpolizeien der Länder überwacht werden.

Absatz 2 regelt die Zuständigkeiten der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS). Die Zuständigkeit für Mitteilungen über schwerwiegende oder wiederholte Verstöße gegen die Vorschriften des IMDG-Codes in Unternehmen mit Sitz im Ausland an ausländische Behörden wird auf die GDWS verlagert. Die für die Mitteilungen erforderlichen Daten dürfen von der GDWS und den ebenfalls für die Überwachung und Ahndung zuständigen Landesbehörden verarbeitet werden, diese Verarbeitung schließt die Erhebung, Erfassung, Offenlegung durch Übermittlung und Verwendung der Daten ein (Artikel 4 Nummer 2 der Verordnung (EU) 2016/679 (Datenschutz-Grundverordnung)). Die Zulässigkeit der Datenverarbeitung ergibt sich nach derzeitiger Rechtslage aus §§ 4 i. V. m. 12 ff. BDSG. Sie steht aber auch in Einklang mit Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe e i. V. m. Absatz 3 der Verordnung (EU) 2016/679, die ab dem 25. Mai 2018 unmittelbar gelten wird.

Zu Nummer 11

Zu Buchstabe a

Die Beförderungsverbote für chemisch instabile Stoffe wurden im IMDG-Code präzisiert, die entsprechenden Fundstellen werden in § 17 Nummer 1 ergänzt.

Zu Buchstabe b

In § 17 Nummer 12 wird eine Fundstelle korrigiert.

Zu Nummer 12

Nach § 20 Nummer 3 darf der für den Umschlag Verantwortliche die Verladung nur vornehmen, wenn keine offensichtlichen Mängel vorhanden sind, die den sicheren Einschluss der gefährlichen Güter beeinträchtigen können. Da die Vorschrift von „offensichtlichen“ Mängeln ausgeht, wird die Anforderung hinsichtlich der Undichtigkeiten entspre-

chend präzisiert und klargestellt, dass als Beurteilungsmaßstab eine äußerliche Erkennbarkeit zugrunde zu legen ist.

Zu Nummer 13

Die Beförderungsverbote für chemisch instabile Stoffe wurden im IMDG-Code präzisiert, die entsprechenden Fundstellen werden in § 21 Nummer 1 ergänzt.

Zu Nummer 14

Es handelt sich um eine Folgeänderung der Streichung von § 4 Absatz 4.

Zu Nummer 15

Zu Buchstabe a

In § 26 wird die Pflicht, nach § 4 Absatz 9 bei einem Unfall die zuständigen Behörden zu unterstützen und die zur Schadensbekämpfung benötigten Auskünfte zu erteilen, eingeführt. Diese Regelung ist zur Schaffung eines entsprechenden Bußgeldtatbestandes erforderlich.

Zu Buchstabe b

Als Folgeänderung ist die Absatznummerierung anzupassen.

Zu Nummer 16

Die Ordnungswidrigkeitentatbestände werden an die Pflichten angepasst.

Zu Artikel 2 (Änderung der Gefahrgutkostenverordnung)

Zu Nummer 1

In § 1 Absatz 2 bis 5 werden die Verweise auf die Anlagen mit den Gebühren aktualisiert.

Zu Nummer 2

Zu Buchstabe a

Bei den verkehrsträgerübergreifenden Gebühren wird eine neue Gebührennummer für die Zurückweisung von Widersprüchen gegen Amtshandlungen im Sinne der Gefahrgutkostenverordnung aufgenommen. Für die Zurückweisung aus formalen Gründen wird, ausgehend von einer Bearbeitungsstunde im gehobenen Dienst bis zu fünf Stunden im höheren Dienst, ein Gebührenrahmen von 60 bis 425 Euro festgelegt. Für die Zurückweisung aus sachlichen Gründen wird, ausgehend von einer Bearbeitungszeit von zwei Stunden des gehobenen Dienstes bis zu zehn Stunden des höheren Dienstes, eine Rahmengebühr von 120 bis 850 Euro zugrunde gelegt. Die Stundensätze sind der allgemeinen Gebührenverordnung des Bundes entnommen.

Zu Buchstabe c

Zu Doppelbuchstabe cc

Die Gebührennummer 720.2 wird gestrichen, da die Möglichkeit der Zulassung der Verwendung alter Prüflisten zum 31. Dezember 2016 entfallen ist.

Zu Doppelbuchstabe dd

Bei der Prüfung und Erteilung der Zulassung alternativer Bauweisen nach Abschnitt 9.3.4 ADN handelt es sich um ein zeitaufwändiges Verfahren. Daher soll die Gebühr ebenfalls nach Zeitaufwand berechnet werden.

Zu Artikel 3 (Bekanntmachungserlaubnis)

Das BMVI erhält die Ermächtigung zur Bekanntmachung der Neufassung der GGVSee.

Zu Artikel 4 (Inkrafttreten)

Die rückwirkende Inkraftsetzung erfolgt im Hinblick darauf, dass nach der Entschließung des Schiffsicherheitsausschusses MSC.406(96) die Bestimmungen des IMDG-Codes 2016, die ab dem 1. Januar 2018 von den SOLAS-Vertragsstaaten verbindlich in Kraft zu setzen sind, zur Erleichterung der multimodalen Beförderung gefährlicher Güter bereits ab dem 1. Januar 2017 auf freiwilliger Basis eingeführt werden können. Um dem Vertrauensschutz der Regelungsadressaten Rechnung zu tragen, wurde vorab im Verkehrsblatt bekannt gemacht, dass soweit Beförderungen ab dem 1. Januar 2017 unter Anwendung der Bestimmungen des IMDG-Codes in der Fassung des 38. Amendments durchgeführt werden, die für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten zuständigen Behörden auf eine Ahndung von Verstößen durch Abweichungen von den noch geltenden Bestimmungen des IMDG-Codes in der Fassung des 37. Amendments verzichten. Die rückwirkende Inkraftsetzung ist erforderlich, um eine Rechtsgrundlage für im Hinblick auf das 38. Amendment des IMDG-Codes erlassene begünstigende Verwaltungsakte zu schaffen.

Anlage

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz:**Entwurf einer Zehnten Verordnung zur Änderung gefahrgutrechtlicher Vorschriften (NKR-Nr. 4172, BMVI)**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des oben genannten Regelungsvorhabens geprüft.

I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger	Keine Auswirkungen
Wirtschaft	Keine Auswirkungen
<p style="text-align: right;">Erfüllungsaufwand</p> <p>Weitere Kosten (Gebühren)</p> <p style="padding-left: 40px;">Zurückweisung von Widersprüchen aus formalem Grund (Rahmengebühr):</p> <p style="padding-left: 40px;">Zurückweisung von Widersprüchen aus sachlichem Grund (Rahmengebühr):</p> <p style="padding-left: 40px;">Gebühr zur Prüfung und Erteilung der Zulassung alternativer Bauweisen:</p>	<p style="text-align: center;">Pro Fall 60 bis max. 450 Euro</p> <p style="text-align: center;">Pro Fall 120 bis max. 850 Euro</p> <p style="text-align: center;">Pro Fall max. 18 Euro</p>
Verwaltung	Geringe Auswirkungen
Jährlicher Erfüllungsaufwand	
Das Ressort hat die Auswirkungen des Regelungsentwurfs auf die Gebühren für die Wirtschaft nachvollziehbar dargelegt. Der Nationale Normenkontrollrat macht im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen im vorliegenden Regelungsvorhaben geltend.	

II. Im Einzelnen:

Mit den Gefahrgutverordnungen Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt sowie See werden in Deutschland der nationale und internationale Transport von Gefahrgut für den jeweiligen Verkehrsträger geregelt. Als Grundlage dient das nationale und internationale Gefahrgutrecht. Der vorliegende Regelungsentwurf dient nun der nationalen Inkraftsetzung des völkerrechtlich verbindlichen IMDG-Codes (International Maritime Dangerous Goods Code) in der Fassung des 38. Amendments und der Änderung weiterer internationaler Codes über die Beförderung gefährlicher Güter im Seeverkehr. Dies betrifft im Wesentlichen Präzisierungen bzw. Konkretisierungen der bereits bestehenden Regelungen. Die IMDG-Codes sind ab dem 1. Januar 2018 in allen SOLAS-Vertragsstaaten (SOLAS = International Convention for the Safety of Life at Sea) verbindlich in Kraft zu setzen, kön-

nen allerdings bereits seit dem 1. Januar 2017 freiwillig angewendet werden. Dies soll die multimodale Beförderung gefährlicher Güter erleichtern.

Die Gefahrgutkostenverordnung regelt die Gebühren für Amtshandlungen, die im Zusammenhang mit der Beförderung gefährlicher Güter stehen. Dort waren bisher keine Widerspruchsverfahren berücksichtigt. Daher fehlte für Zurückweisungen von Widersprüchen (sachlich und formal) gegen gebührenpflichtige Amtshandlungen im Sinne der Gefahrgutkostenverordnung ein Gebührentatbestand, der nun aufgenommen wird.

II.1 Erfüllungsaufwand:

Der Regelungsentwurf hat keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand für **Bürgerinnen und Bürger**.

Wirtschaft

Auch für die Wirtschaft hat der Regelungsentwurf keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand.

Weitere Kosten:

Für die Wirtschaft ergeben sich weitere Kosten in Form von Gebühren aufgrund der Einführung einer neuen Gebührennummer für das Zurückweisen von Widersprüchen gegen Amtshandlungen im Sinne der Gefahrgutkostenverordnung und die Umstellung der Gebühr für die Zulassung alternativer Baumuster von einer Rahmengebühr auf eine Gebühr nach Zeitaufwand. Widersprüche gegen Amtshandlungen im Sinne der Gefahrgutkostenverordnung können sowohl aus formalen als auch aus sachlichen Gründen zurückgewiesen werden. Für das Zurückweisen aus formalen Gründen werden eine Stunde Bearbeitungszeit des gehobenen Dienstes und bis zu fünf Stunden des höheren Dienstes mit einer Rahmengebühr von 60 bis 450 Euro angesetzt. Für das Zurückweisen aus sachlichem Grund zwei Stunden des gehobenen Dienstes und bis zu zehn Stunden des höheren Dienstes mit einer Rahmengebühr von 120 bis 850 Euro. Die Gebührennummer wird verkehrsträgerübergreifend nach der Gefahrgutkostenverordnung (Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt) erhoben und gilt für eine Vielzahl von unterschiedlichen Behörden und Beliehenen sowie Amtshandlungen. Das Ressort hat in diesem Zusammenhang nachvollziehbar dargelegt, dass eine Gesamtsumme aufgrund der Vielfältigkeit der Fälle sowie Behörden und Beliehenen nicht zu ermitteln ist. Daher soll hier nur der Einzelfall dargestellt werden.

Darüber hinaus wird die bereits bestehende Gebühr zur Prüfung und Erteilung der Zulassung alternativer Bauweisen im Binnenschiffsbereich von einer Rahmengebühr (320 Euro bis max. 640 Euro) auf eine Gebühr nach Zeitaufwand umgestellt (50 Euro je Stunde). Für

die Berechnung geht das Ressort von 15 Stunden je Fall aus. Mit 750 Euro liegt die Gebühr dann 110 Euro über der bisherigen Maximalgebühr. Der Aufwand für die Wirtschaft dürfte vernachlässigbar sein, da bisher keine alternative Bauweise zugelassen wurde.

Verwaltung

Für die Bundesverwaltung entsteht ein geringer Erfüllungsaufwand in den Fällen, in denen ein Bußgeldtatbestand erfüllt wird, weil ein Unternehmen (aller Verkehrsträger, ausgenommen Luft- und Seeverkehr) im Fall eines Unfalles seiner Pflicht zur Unterstützung und Auskunftserteilung nicht nachkommt. Das Ressort geht hierbei von wenigen Fällen aus, da eine Aufklärung von Unfallereignissen schon aus Haftungsgründen im Eigeninteresse der Unternehmen liegen dürfte.

III. Votum

Das Ressort hat die Auswirkungen des Regelungsentwurfs auf die Gebühren für die Wirtschaft nachvollziehbar dargelegt. Der Nationale Normenkontrollrat macht im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen im vorliegenden Regelungsvorhaben geltend.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Grieser
Berichterstatteerin