

84 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XXI. GP

Ausgedruckt am 9. 5. 2000

Regierungsvorlage

Bundesgesetz, mit dem ein Bundesgesetz zu Bestimmungen der Europäischen Union über kapazitätsbezogene Maßnahmen für die Binnenschiffahrtsflotten der Gemeinschaft zur Förderung des Binnenschiffsverkehrs erlassen, das Bundesfinanzierungsgesetz geändert und das Bundesgesetz über die Strukturbereinigung in der Binnenschiffahrt außer Kraft gesetzt wird (Binnenschiffahrtsgesetz)

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel I

Binnenschiffahrtsgesetz

§ 1. (1) Gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 718/1999 des Rates vom 29. März 1999 über kapazitätsbezogene Maßnahmen für die Binnenschiffahrtsflotten der Gemeinschaft (Amtsblatt der EG Nr. L 90 vom 2. April 1999, S. 1), nachstehend "EU-Kapazitätsbestimmungen" genannt, wird der beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß den Bestimmungen des Bundesgesetzes über die Strukturbereinigung in der Binnenschiffahrt, BGBl. Nr. 386/1996, als Fonds öffentlichen Rechts mit eigener Rechtspersönlichkeit eingerichtete und nach außen vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie vertretene Österreichische Abwrackfonds für die Binnenschiffahrt mit dem Sitz in Wien unter der Bezeichnung "Österreichischer Binnenschiffahrtsgesetz" (nachstehend "Fonds" genannt) weitergeführt.

(2) Die Verwaltung des Fonds und die Tragung der damit verbundenen zwingend erforderlichen Kosten obliegt dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen Richtlinien für die bei der Verwaltung des Fonds zur Anwendung kommenden Verrechnungsvorschriften zu erstellen.

Aufgaben des Fonds

§ 2. (1) Aufgaben des Fonds sind die gemäß den EU-Kapazitätsbestimmungen den nationalen Binnenschiffahrtsgesetz ausdrücklich zugewiesenen.

(2) Die von den EU-Kapazitätsbestimmungen vorgeschriebenen Konten sind als Sonderverrechnungskonten im Bereich des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie zu führen. Zusätzlich ist ein nationales Sonderverrechnungskonto für finanzielle Mittel des Fonds, die von den genannten Bestimmungen der Europäischen Union nicht erfasst werden, zu führen.

(3) Der Fonds hat dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie über seine Tätigkeit und seine Finanzlage im abgelaufenen Kalenderjahr zu berichten.

(4) Der Fonds hat die Wirtschaftskammer Österreich über alle Vorhaben betreffend die Rechtsetzung im Rahmen der Europäischen Union in Angelegenheiten der Verwaltung des Fonds zu unterrichten; ihr ist binnen angemessener Frist Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.

(5) Die Wirtschaftskammer Österreich und der Fachverband der Schifffahrtsunternehmungen haben im Rahmen ihres Wirkungsbereichs den Fonds bei der Wahrnehmung der ihm übertragenen Aufgaben zu unterstützen.

Verfahren

§ 3. (1) Anträge und Meldungen gemäß den EU-Kapazitätsbestimmungen sind beim Fonds einzubringen. Über Aufforderung des Fonds sind über die ordnungsgemäße Erfüllung von Verpflichtungen gemäß den EU-Kapazitätsbestimmungen geeignete Nachweise eines zum selben Zweck in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union eingerichteten Fonds, einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft, eines Ingenieurkonsulenten für Maschinenbau (Schiffstechnik) oder einer sonst geeigneten Einrichtung oder Person öffentlichen Glaubens vorzulegen. Die Kosten für diese Nachweise trägt der Antragsteller.

(2) Die Erledigung von Anträgen gemäß Abs. 1 und die Vorschreibung zur Erbringung einer Leistung gemäß den EU-Kapazitätsbestimmungen haben durch Bescheid zu erfolgen.

(3) Das Verfahren vor dem Fonds richtet sich nach den für die Behörden der allgemeinen staatlichen Verwaltung geltenden Bestimmungen und in Angelegenheiten der Verwaltungsvollstreckung nach dem Verwaltungsvollstreckungsgesetz.

Gebühren- und Abgabenbefreiung

§ 4. Der Fonds ist abgabenrechtlich wie eine Körperschaft öffentlichen Rechts zu behandeln. Die durch dieses Bundesgesetz unmittelbar veranlassten Schriften und Amtshandlungen sind von den Stempel- und sonstigen Gebühren sowie den Verwaltungsabgaben befreit.

Haftung und Kostentragung des Bundes

§ 5. (1) Der Bundesminister für Finanzen ist ermächtigt, nach Maßgabe des § 66 BHG im Namen des Bundes die Haftung als Bürge und Zahler (§ 1357 ABGB) in einem jeweils im Bundesfinanzgesetz festgelegten Ausmaß für Kredite von Kreditinstituten zu übernehmen, die der Fonds aufnimmt, um seine Verpflichtungen, die sich aus der Durchführung der EU-Kapazitätsbestimmungen samt Durchführungsbestimmungen ergeben, erfüllen zu können.

(2) Der Fonds hat sich für Kreditoperationen gemäß Abs. 1 der Österreichischen Bundesfinanzierungsagentur zu bedienen.

Inbetriebnahme von Donauschiffen

§ 6. Eigentümer und Verfügungsberechtigte (§ 2 Z 27 des Schifffahrtsgesetzes, BGBl. I Nr. 62/1997, zuletzt geändert mit Bundesgesetz BGBl. I Nr. 9/1998) über Schiffe, die ausschließlich auf der Donau (und deren Nebenflüssen) bis Kelheim fahren, haben die beabsichtigte erstmalige Inbetriebnahme von Schiffskapazitäten auf dem Gebiet der Europäischen Union zwei Monate vorher dem Fonds zu melden. Der Fonds hat diese Meldung an die beteiligten Mitgliedstaaten und die Europäische Kommission weiterzuleiten.

Auskunftspflicht

§ 7. Die Eigentümer der Schiffe, die den EU-Kapazitätsbestimmungen sowie den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes unterliegen, haben dem Fonds die zur Erfüllung seiner Aufgaben erforderlichen Auskünfte zu erteilen und die entsprechenden Unterlagen zu übermitteln. Dies gilt auch für die über diese Schiffe Verfügungsberechtigten.

Strafbestimmungen

§ 8. (1) Wer gegen die EU-Kapazitätsbestimmungen oder die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes verstößt, begeht, wenn die Tat nicht den Tatbestand einer in die Zuständigkeit der Gerichte fallenden strafbaren Handlung bildet, eine Verwaltungsübertretung und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe gemäß Abs. 2 und 3 zu bestrafen.

(2) Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist mit einer Geldstrafe bis zu 500 000 S, ab dem 1. Jänner 2002 bis zu 40 000 Euro, zu bestrafen, wer

1. als Eigentümer oder Verfügungsberechtigter ein unter die EU-Kapazitätsbestimmungen fallendes Schiff in Betrieb nimmt oder nicht dafür sorgt, dass das Schiff nicht in Betrieb genommen wird, ohne zuvor die von den genannten Bestimmungen vorgesehenen Verpflichtungen erfüllt zu haben;
2. als Eigentümer die Verpflichtung zur Abwrackung von Schiffen nicht fristgerecht erfüllt.

(3) Im Übrigen begeht insbesondere eine Verwaltungsübertretung und ist mit einer Geldstrafe bis zu 50 000 S, ab dem 1. Jänner 2002 bis zu 4 000 Euro, zu bestrafen, wer

1. als Eigentümer oder Verfügungsberechtigter ein Schiff, das wegen seines im Gebiet der Europäischen Union ausschließlich auf der Donau (und deren Nebenflüssen) bis Kelheim vorgesehenen Betriebes nicht unter die EU-Kapazitätsbestimmungen fällt, ohne fristgerechte Meldung

- gemäß § 6 auf dem im Gebiet der Europäischen Union liegenden Teil der Donau (und deren Nebenflüssen) bis Kelheim betreibt;
2. als Eigentümer oder Verfügungsberechtigter eines unter die EU-Kapazitätsbestimmungen fallenden Schiffes trotz nachweislicher Mahnung dem Fonds gemäß § 7 die zur Erfüllung seiner Aufgaben erforderlichen Auskünfte nicht erteilt oder die entsprechenden Unterlagen nicht übermittelt.

Übergangsbestimmungen

§ 9. Nach bisheriger Rechtsordnung gemäß § 1 Abs. 4 des Bundesgesetzes über die Strukturbereinigung in der Binnenschifffahrt erlassene Richtlinien behalten bis zur Erlassung von Richtlinien auf der Grundlage dieses Bundesgesetzes ihre Gültigkeit.

Auflösung des Fonds

§ 10. Die Auflösung des Fonds bedarf einer gesonderten bundesgesetzlichen Regelung.

Vollziehung

§ 11. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, hinsichtlich § 1 Abs. 3 und § 5 Abs. 2 im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, betraut. Mit der Vollziehung des § 4 und des § 5 Abs. 1 ist der Bundesminister für Finanzen betraut.

Artikel II

Änderung bestehender Rechtsvorschriften

Das Bundesfinanzierungsgesetz, BGBl. Nr. 763/1992, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 124/1997, wird wie folgt geändert:

§ 2 Abs. 3 lautet:

“(3) Die ÖBFA hat die Durchführung von Kreditoperationen gemäß § 5 Abs. 1 des Binnenschifffahrtsfondsgesetzes, BGBl. I Nr. xxx/2000, zu besorgen.”

Artikel III

Schlussbestimmungen

Inkrafttreten

(1) Dieses Bundesgesetz tritt mit dem Tag des Inkrafttretens der Verordnung (EG) Nr. 718/1999 des Rates vom 29. März 1999 (ABl. Nr. L 90 vom 2. April 1999, S. 1), somit am 29. April 1999, in Kraft.

(2) Abweichend von Abs. 1 tritt § 8 mit dem der Kundmachung dieses Bundesgesetzes im Bundesgesetzblatt folgenden Tag in Kraft.

Außerkräftreten bestehender Rechtsvorschriften

Mit Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes tritt das Bundesgesetz über die Strukturbereinigung in der Binnenschifffahrt, BGBl. Nr. 386/1996, außer Kraft.

Vorblatt

Problem:

Die Maßnahmen der Europäischen Union zur Strukturbereinigung in der Binnenschifffahrt, geregelt mit Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 des Rates, wurden nach zehn Jahren mit 28. April 1999 beendet. Um ihren Erfolg nicht in Frage zu stellen, ist es laut Gemeinschaft notwendig, die erneute Bildung von Überkapazitäten auf dem Binnenschifffahrtsmarkt zu verhindern, den Markt zu überwachen und im Falle einer neuerlichen schweren Marktstörung intervenieren zu können. Die Verordnung (EG) Nr. 718/1999 des Rates vom 29. März 1999 schreibt den Mitgliedstaaten vor, Ausführungsvorschriften zu erlassen bzw. die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen zu beschließen.

Ziel:

Innerstaatliche Umsetzung der oben angeführten internationalen Vorschrift.

Inhalt:

Festlegung der geforderten Ausführungsvorschriften.

Alternativen:

Keine.

Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Die im Verhandlungsweg erreichte Ausnahme von der Pönalisierung der Inbetriebnahme neuer Schiffskapazitäten, welche im Gemeinschaftsraum nur auf der Donau bis Kelheim eingesetzt werden, vermindert den Konkurrenzdruck, der durch ungleiche Wettbewerbsvoraussetzungen gegenüber östlichen Wirtschaftssystemen besteht, und erhöht für Schifffahrttreibende die Attraktivität des Unternehmensstandortes Österreich mit möglicher positiver Folgewirkung für die Beschäftigung.

Finanzielle Auswirkungen:

Mehrkosten für den Verwaltungsaufwand sind auszuschließen, weil der bereits bestehende "Österreichische Abwrackfonds für die Binnenschifffahrt" lediglich als Fonds neuen Namens weitergeführt wird. Im Übrigen ist der Verwaltungsaufwand durch den Beitritt zu den Europäischen Gemeinschaften und die Übernahme des gemeinschaftlichen Rechtsbesitzstandes bestimmt. Finanzielle Beiträge zu den kapazitätsbezogenen Maßnahmen für die Binnenschifffahrtsflotten aus nationalen Haushalten sehen die gemeinschaftlichen Regelungen derzeit nicht vor.

EU-Konformität:

Ist gegeben, weil es sich um Durchführungsregelungen zu EU-Rechtsvorschriften handelt.

Erläuterungen**Allgemeiner Teil**

Mit Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 des Rates zur Strukturbereinigung in der Binnenschifffahrt wurden Maßnahmen eingeführt, festgestellte Überkapazitäten an Schiffsraum und -antriebsleistung abzubauen. Österreich war an diesen Maßnahmen seit seinem Beitritt zur Europäischen Union mit 1. Jänner 1995 beteiligt. Nunmehr ist die Regelung nach zehnjähriger Laufzeit mit 28. April 1999 ausgelaufen. Das Ziel wurde erreicht, die Aktion kann auf gemeinschaftlicher Ebene als gelungen betrachtet werden.

Um diesen Erfolg nicht zu gefährden, hält der Rat es für notwendig, das Entstehen neuer Überkapazitäten, wie sie bei sofortiger gänzlicher Marktfreigabe zu befürchten sind, zu verhindern. Er hat daher die Verordnung (EG) Nr. 718/1999 vom 29. März 1999 über kapazitätsbezogene Maßnahmen für die Binnenschifffahrtsflotten der Gemeinschaft zur Förderung des Binnenschiffsverkehrs erlassen. Für einen Übergangszeitraum von vier Jahren soll die sogenannte "Alt-für-Neu-Regelung", die eine Inbetriebnahme neuer oder aus Drittstaaten importierter Schiffe nur bei gleichzeitiger Liquidierung funktionsfähigen alten Schiffsraums oder Entrichtung prohibitiv hoher Ausgleichszahlungen erlaubt, beibehalten werden. Die so lukrierten Beträge sollen mit den Restmitteln der bisherigen Strukturbereinigungsmaßnahmen und den bei einer schweren Marktstörung gemäß der Richtlinie 96/75/EG bereitgestellten Mitteln in national verwaltete Fonds als Reservefonds eingebracht werden.

Die Verordnung des Rates schreibt den Vertragsstaaten vor, im Rahmen ihrer Rechtsvorschriften und mit eigenen Verwaltungsmitteln Binnenschifffahrtfonds zu errichten und die erforderlichen Maßnahmen zur Durchführung dieser Verordnung zu beschließen, unter anderem eine laufende, wirksame Überwachung der Einhaltung der gemeinschaftsrechtlichen Verpflichtungen der Unternehmen und angemessene Sanktionen für den Fall von Verstößen. Zur Erfüllung dieser gemeinschaftlichen Vorgaben, zur ordnungsgemäßen Überführung des Österreichischen Abwrackfonds für die Binnenschifffahrt in den Österreichischen Binnenschifffahrtfonds und auf Grund der gegenüber der Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 des Rates abweichend strukturierten neuen Ratsverordnung muss das Bundesgesetz über die Strukturbereinigung in der Binnenschifffahrt, BGBl. Nr. 386/1996, im Gesamten ersetzt werden.

Die Zuständigkeit des Bundes zur Erlassung eines Bundesgesetzes vorliegenden Entwurfsinhalts ergibt sich aus Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG (Verkehrswesen bezüglich der Schifffahrt) und Art. 10 Abs. 1 Z 4 B-VG (Bundesfinanzen). Die Notwendigkeit der Erlassung dieser bundesgesetzlichen Rechtsvorschrift, die das Gemeinschaftsrecht zu seiner Ergänzung auf nationaler Ebene fordert, in Gesetzesform ergibt sich aus Art. 18 Abs. 2 B-VG.

Besonderer Teil**Zu § 1:**

Jeder betroffene Mitgliedstaat, neben Österreich, Belgien, Deutschland, Frankreich und die Niederlande, hat einen entsprechenden Fonds einzurichten. Auf Grund der Empfehlung des Rates, die innerstaatlichen Abwrackfonds unter neuer Bezeichnung beizubehalten, ist der bestehende Österreichische Abwrackfonds für die Binnenschifffahrt zweckmäßigerweise unter neuer Bezeichnung als "Österreichischer Binnenschifffahrtfonds" zu den selben Rahmenbedingungen weiterzuführen. Die unter Berücksichtigung bindender EU-Bestimmungen gewählte Fondskonstruktion hat sich bewährt.

Zu § 2:

Die Aufgaben des Fonds sind in den gemeinschaftlichen Verordnungen formuliert und entziehen sich wegen der Gefahr des Widerspruchs einer wortgetreuen Wiedergabe in einer nationalen Durchführungsvorschrift. Hinzuzufügen sind lediglich der einer geringfügigen Neugestaltung zu unterziehende buchhalterische Aufbau der Konten auf Grund des den Schubschiffen zugewiesenen eigenen finanziellen Bereichs sowie für die erforderliche Kontrolle die vom Gemeinschaftsrecht nicht ausdrücklich vorgegebenen Berichtspflichten. Die durch Gemeinschaftsrecht in bestimmtem Rahmen geschaffene Möglichkeit zu einzelstaatlichen Förderungen ist nicht vom Fonds wahrzunehmen.

Zu §§ 3 bis 5:

Die Bestimmungen hinsichtlich Verfahren, Gebühren- und Abgabenbefreiung sowie Haftung und Kostentragung des Bundes entsprechen im Wesentlichen den zu ersetzenden.

Zu §§ 6 und 7:

Die Einführung einer Meldepflicht auch für Schiffe, die ausschließlich auf der Donau eingesetzt werden und daher von den gemeinschaftlichen Regelungen ausgenommen sind, die Übermittlung dieser Meldungen an alle betroffenen Mitgliedstaaten sowie die Normierung einer Auskunftspflicht sind im Sinne

6

84 der Beilagen

des Gemeinschaftsrechts für eine wirksame Überwachung der Verpflichtungen von Schifffahrtsunternehmen erforderlich.

Zu § 8:

Der Strafraum für die im Abs. 2 taxativ angeführten Verwaltungsübertretungen steht in Relation zu den Leistungsverpflichtungen der Unternehmen und somit zum wirtschaftlichen Vorteil, der bei Missachtung der Vorschriften lukriert werden könnte.