

Vorblatt

Ziel(e)

- Sachgerechte Behandlung des Raftings als Extremsportart
- Tragung der Kosten von Schifffahrtszeichen bei Verursachung auch für sonstige Anlagen
- Verwaltungsentlastende Durchsetzung der Pflicht zur Beseitigung von Schifffahrtshindernissen
- Erstreckung periodischer Überprüfung bestimmter Schifffahrtsanlagen
- Abschließende Anpassung des Schifffahrtsgewerberechts an Unionsrecht
- Umfassendere Geltung und flexiblere Handhabung von Schiffsführerpatenten
- Gleichbehandlung gewerbsmäßiger mit nicht gewerbsmäßiger Schiffsführerschulung
- Weiterführung der Hilfestellung für österreichische Besatzungsmitglieder von Seeschiffen

Die geltenden Bestimmungen des Schifffahrtsrechts erfordern vor allem im Hinblick auf die treffsichere innerstaatliche Anwendung von Unionsrecht geringfügige formalrechtliche Korrekturen ohne nennenswerte Auswirkungen im Tatsächlichen, in finanzieller Hinsicht und auf die von den geltenden Regelungen bereits erfassten Adressaten.

Inhalt

Das Vorhaben umfasst hauptsächlich folgende Maßnahme(n):

- Rafting wird vom Konzessions- zum Anmeldegewerbe.
- Verpflichtung zur Errichtung und Tragung der Kosten von Schifffahrtszeichen für sonstige Anlagen (SchFG)
- Auslagerung der Durchsetzung der Pflicht zur Beseitigung von Schifffahrtshindernissen (SchFG)
- Erstreckung periodischer Überprüfung bestimmter Schifffahrtsanlagen (SchFG)
- Anpassungen schifffahrtsgewerblicher Erbringung sonstiger Leistungen mit Fahrzeugen an unionsrechtliche Bestimmungen (SchFG)
- Einführung Kapitänspatent A, Verordnungsermächtigung (Schiffsführerverordnung)
- Liberalisierung gewerbsmäßiger Schiffsführerschulung (SchFG)
- Fortgesetzte Ausstellung von Seedienstbüchern (SeeSchFG)

Wesentliche Auswirkungen

Diverse Teilbereiche des Schifffahrtsrechts erfordern geringfügige Anpassung der Rechtsgrundlagen. Die finanziellen Auswirkungen liegen in den meisten Sachbereichen unterhalb der Wahrnehmungsgrenze. Insgesamt stehen geschätzt Minderaufwendungen in Höhe von 10 000 Euro und Erträgen in Höhe von 1 000 Euro Aufwendungen von 3 000 Euro jährlich gegenüber.

In den Wirkungsdimensionen gemäß § 17 Abs. 1 BHG 2013 treten keine wesentlichen Auswirkungen auf.

Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Die vorgesehenen Regelungen dienen unter anderem der Verbesserung der Umsetzung des Rechts der Europäischen Union (Präzisierungen im Schifffahrtsgewerberecht).

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine.

Wirkungsorientierte Folgenabschätzung

Bundesgesetz, mit dem das Schifffahrtsgesetz und das Seeschifffahrtsgesetz geändert werden (Schifffahrtsrechtsnovelle 2013)

Einbringende Stelle: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Laufendes Finanzjahr: 2013
Inkrafttreten/ Wirksamwerden: 2013

Problemanalyse

Problemdefinition

Diverse Teilbereiche des Schifffahrtsrechts erfordern geringfügige Anpassungen der Rechtsgrundlagen.

1. Rafting ist eine Extremsportart, bei der die Transportkomponente völlig in den Hintergrund tritt. Im Hinblick auf die Dienstleistungsfreiheit kann sich Inländerdiskriminierung ergeben.
2. Die Verpflichtung zur Errichtung und Tragung der Kosten von Schifffahrtszeichen erstreckt sich nicht auf sonstige Anlagen (z.B. Brücken). Die Kosten für Inhaberinnen und Inhaber schifffahrtsrechtlicher Bewilligungen sind bei direkter anlassbezogener Abrechnung nur schwer kalkulierbar.
3. Bei Nichterfüllung der Pflicht zur Beseitigung von Schifffahrtshindernissen durch den Verursacher kann es in seltenen Fällen zu artfremden Belastungen der Verwaltung kommen.
4. Die Intervalle periodischer Überprüfung bestimmter Schifffahrtsanlagen sind nicht immer sachgerecht.
5. Anforderungen des Rechts der Europäischen Union, etwa betreffend die Erweiterung der Freizügigkeitsbestimmungen für Staatsangehörige von Drittstaaten bzw. derzeit der Schweiz oder die Erbringung bestimmter Dienstleistungen, hier die Ausübung der Schifffahrt in der Art der Erbringung sonstiger Leistungen mit Fahrzeugen, sind in der geltenden innerstaatlichen Rechtsordnung nicht ausreichend klar dargestellt.
6. Mit von österreichischen Behörden derzeit ausgestellten Kapitänspatenten ist eine Befahrung von als Seeschifffahrtsstraßen klassifizierten Teilen der Wasserstraße Donau nicht zulässig. Eine gebotene rasche Reaktion auf Unionsrecht oder auf Grundlage internationaler Verträge wie dem Belgrader Abkommen (Donaukonvention) nationalem Recht anderer Staaten entspringende Änderungen ist in diesem oder in vergleichbaren Fällen auf Ebene der Gesetzgebung nicht möglich.
7. Die Inanspruchnahme gewerbsmäßiger Schiffsführerschulung ist keine Voraussetzung der Zulassung zur Schiffsführerprüfung. Die Bestimmungen für Schiffsführerschulen stellen im Sinne der Erwerbsausübungsfreiheit eine Überregulierung dar.
8. In seltenen Fällen benötigen österreichische Besatzungsmitglieder von Seeschiffen weiterhin Seedienstbücher. Deren Ausstellung hat seit 2012 keine spezifische Grundlage.

Nullszenario und allfällige Alternativen

1. Weiterhin artfremde Behandlung einer dem Verkehrswesen nicht zuzuordnenden Extremsportart sowie Inländerdiskriminierung.
2. Verpflichtung zur Errichtung und Tragung der Kosten von Schifffahrtszeichen gilt nicht für sonstige Anlagen (z.B. Brücken). Schwer zu kalkulierende Kosten für die Verwaltung (z.B. aufgrund Beanspruchung durch unregelmäßig auftretende Vereisung).

3. Weiterhin Verwaltungsaufwand zur Beseitigung von Schifffahrtshindernissen.
4. Beibehaltung der Intervalle periodischer Überprüfung bestimmter Schifffahrtsanlagen.
5. Im Falle des Wunsches von in anderen Mitgliedstaaten der EU niedergelassenen Unternehmen zur Ausübung der Schifffahrt in der Art der Erbringung sonstiger Leistungen mit Fahrzeugen aufgrund des Erfordernisses des Erwerbs einer österreichischen Konzession zusätzlich zu einer bereits im Herkunftsstaat erworbenen wäre die Erhebung von Schadenersatzansprüchen gegen die Republik denkbar.
6. Mit von österreichischen Behörden derzeit ausgestellten Kapitänspatenten ist eine Befahrung von als Seeschifffahrtsstraßen klassifizierten Teilen der Wasserstraße Donau weiterhin nicht zulässig. Dies könnte negative wirtschaftliche Auswirkungen haben.
Eine gebotene rasche Reaktion auf Unionsrecht oder auf Grundlage internationaler Verträge wie dem Belgrader Abkommen (Donaukonvention) nationalem Recht anderer Staaten entspringende Änderungen beim Berechtigungsumfang von Schiffsführerpatenten ist weiterhin nicht möglich.
7. Weiterhin nicht erforderliche Überregulierung gewerbsmäßiger Schiffsführerausbildung.
8. Ausstellung der Seedienstbücher wie seit 1981, seit 2012 mit nicht spezifischer gesetzlicher Grundlage.

Interne Evaluierung

Zeitpunkt der internen Evaluierung: 2018

Evaluierungsunterlagen und -methode: Aufgrund der geringen Fallzahlen sind für die einzelnen Ziele keine aussagekräftigen Indikatoren festzulegen. Bei der Evaluierung wären nachfolgend aufgezählte Ziele und Maßnahmen auf ihre finanziellen Auswirkungen hin zu überprüfen. Als Anhaltspunkte können die in folgender Aufstellung genannten Fälle herangezogen werden:

1. Lediglich Übergang von Konzessions- zu Anmeldegewerbe.
2. Die geplanten Anpassungen entziehen sich aufgrund ihrer Art und Geringfügigkeit einer zahlenmäßigen Evaluierung.
3. Die geplanten Anpassungen entziehen sich aufgrund ihrer Art und Geringfügigkeit einer zahlenmäßigen Evaluierung. Bisher ist lediglich ein Ereignis mit Belastung des Bundeshaushalts von 36 000 Euro eingetreten.
4. Die geplanten Anpassungen entziehen sich aufgrund ihrer Art und Geringfügigkeit einer zahlenmäßigen Evaluierung. Es sind ausschließlich geringfügige Einsparungen möglich.
5. Die geplanten Anpassungen entziehen sich aufgrund ihrer Art einer zahlenmäßigen Evaluierung.
6. Lediglich Vollzugsübergang. Im Bundesschnitt 7 Fälle p.a. verteilen sich auf die Länder. Eine Evaluierung übersteigt kostenmäßig den sachlichen Aufwand.
7. Übergang der im Zuge der Schiffsführerausbildung für die praktische Schulung erbrachten Schifffahrtsleistungen von Bewilligungs- zu Anmeldegewerbe. Im Übrigen ist die Deregulierung einer Evaluierung nicht zugänglich.
8. Die geplanten Anpassungen entziehen sich aufgrund ihrer Art und Geringfügigkeit einer zahlenmäßigen Evaluierung. Wie seit 1981 bis 2012 ist weiterhin mit 15 Anwendungsfällen p. a. zu rechnen (vorwiegend gastronomisches Personal auf Kreuzfahrtschiffen).

Ziele

Ziel 1: Sachgerechte Behandlung des Raftings als Extremsportart

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Rafting ist eine Extremsportart mit vernachlässigbarer Transportkomponente. Die Konzessionierungspflicht gewerbsmäßigen Raftings kann Inländerdiskriminierung bewirken.	Gewerbsmäßiges Rafting wird vom Konzessions- zum Anmeldegewerbe. Mögliche Inländerdiskriminierung wird damit hintangehalten.

Ziel 2: Tragung der Kosten von Schifffahrtszeichen bei Verursachung auch für sonstige Anlagen

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Die Verpflichtung zur Errichtung und Tragung der Kosten von Schifffahrtszeichen erstreckt sich nicht auf sonstige Anlagen.	Die Verpflichtung wird auf sonstige Anlagen (z.B. Brücken) ausgedehnt.
Die Kosten für Inhaberinnen und Inhaber schifffahrtsrechtlicher Bewilligungen sind bei direkter anlassbezogener Abrechnung nur schwer kalkulierbar.	Schaffung der Möglichkeit zu Pauschalierung im Verordnungsweg.

Ziel 3: Verwaltungsentlastende Durchsetzung der Pflicht zur Beseitigung von Schifffahrtshindernissen

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Bei Nichterfüllung der Pflicht zur Beseitigung von Schifffahrtshindernissen durch den Verursacher kann es in seltenen Fällen zu artfremden Belastungen der Verwaltung kommen.	Verwaltungsvereinfachung, indem keine zivilrechtliche Intervention durch die Verwaltung zur Eintreibung der Kosten beim Verursacher von Schifffahrtshindernissen erforderlich ist.

Ziel 4: Erstreckung periodischer Überprüfung bestimmter Schifffahrtsanlagen

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Die Intervalle periodischer Überprüfung bestimmter Schifffahrtsanlagen sind hinsichtlich der sicherheitstechnischen Entwicklungen nicht ausreichend flexibel.	Sachgerechte Überprüfungsintervalle, im Sinne einer Harmonisierung an die Überprüfungsintervalle für vergleichbare Fahrzeuge angepasst. Es ist zweckmäßig, dies den sicherheitstechnischen Entwicklungen und Ansprüchen folgend relativ kurzfristig durch die Verwaltung im Verordnungsweg vorzunehmen. Dies bedeutet auch eine Erhöhung der Sicherheit der Schifffahrt.

Ziel 5: Abschließende Anpassung des Schifffahrtsgewerberechts an Unionsrecht

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Geringfügige Behinderung bei EU-staatenübergreifender Ausübung des Schifffahrtsgewerbes in der Art der Erbringung sonstiger Leistungen mit Fahrzeugen aufgrund der Verpflichtung zum Erwerb einer österreichischen Konzession zusätzlich zu der im Herkunftsstaat erworbenen.	Die EU-staatenübergreifende Ausübung des Schifffahrtsgewerbes ist auch in der Art der Erbringung sonstiger Leistungen mit Fahrzeugen möglich, ohne einer österreichischen Gewerbeberechtigung zusätzlich zu der im Herkunftsstaat erworbenen zu bedürfen.

Ziel 6: Umfassendere Geltung und flexiblere Handhabung von Schiffsführerpatenten

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Mit von österreichischen Behörden derzeit ausgestellten Kapitänspatenten ist eine Befahrung von als Seeschiffahrtsstraßen klassifizierten Teilen der Wasserstraße Donau nicht zulässig. Derzeit definierte österreichische Schiffsführerpatente (Kapitänspatente) gelten nicht für Seeschiffahrtsstraßen (z.B. Braila - Schwarzes Meer).	Mit von österreichischen Behörden ausgestellten Befähigungsausweisen ist eine Befahrung von als Seeschiffahrtsstraßen klassifizierten Teilen der Wasserstraße Donau zulässig. Das im Wege einer Verordnungsermächtigung definierte österreichische Schiffsführerpatent (Kapitänspatent – Schifferpatent für die Binnenschiffahrt A) gilt auch für als Seeschiffahrtsstraße definierte Teile der Donau.
Um zukünftig rascher auf einen vorwiegend Unionsrecht entspringenden Bedarf zur Änderung innerstaatlicher Normen reagieren zu können, sollen nur mehr die Grundsätze zum Thema Schiffsführung gesetzlich geregelt, im Übrigen auf den Verordnungsweg verwiesen werden.	Eine kurzfristig erforderliche Erlassung von Bestimmungen wie die Einführung von auch für Seeschiffahrtsstraßen geltenden Schiffsführerpatenten ist bei gesetzlicher Vorgabe von erforderlichen Grundsätzen der Verwaltung übertragen.

Ziel 7: Gleichbehandlung gewerbsmäßiger mit nicht gewerbsmäßiger Schiffsführerschulung

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Die Inanspruchnahme gewerbsmäßiger Schiffsführerschulung ist keine Voraussetzung der Zulassung zur Schiffsführerprüfung. Dieser Bereich ist im Sinne der Erwerbsausübungsfreiheit überreguliert.	Deregulierung vom Bewilligungs- zum Anmeldegewerbe hinsichtlich der Erbringung von Schifffahrtsleistung bei praktischer Schulung.

Ziel 8: Weiterführung der Hilfestellung für österreichische Besatzungsmitglieder von Seeschiffen

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
In seltenen Fällen benötigen österreichische Besatzungsmitglieder von Seeschiffen weiterhin Seediensbücher. Deren Ausstellung hat seit 2012 keine spezifische gesetzliche Grundlage, wengleich aus dem Seeschiffahrtsrecht insgesamt ableitbar zulässig und im Interesse österreichischer Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer Verwaltungspraxis. Eine gesetzliche Klarstellung erscheint sinnvoll.	Gesetzliche Klarstellung der Beibehaltung der Ausstellung der bis 2012 spezifisch-gesetzlich geregelten Seediensbücher, um auf Seeschiffen tätigen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern mit ausreichendem Österreichbezug ihre arbeitsrechtliche Stellung zu erleichtern.

Maßnahmen

Maßnahme 1: Rafting wird vom Konzessions- zum Anmeldegewerbe.

Beschreibung der Maßnahme:

Rafting wird als Extremsportart mit vernachlässigbarer Transportkomponente vom Konzessions- zum Anmeldegewerbe.

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Gewerbsmäßiges Rafting wird als verkehrstragende Schifffahrt behandelt.	Gewerbsmäßiges Rafting wird als Extremsportart mit vernachlässigbarer Transportkomponente wesensgerecht vom Konzessions- zum Anmeldegewerbe.

Maßnahme 2: Verpflichtung zur Errichtung und Tragung der Kosten von Schifffahrtszeichen für sonstige Anlagen (SchFG)

Beschreibung der Maßnahme:

Erstreckung der Verpflichtung zur Errichtung und Tragung der Kosten von Schifffahrtszeichen auf sonstige Anlagen (z.B. Brücken). Schaffung der Möglichkeit zu Pauschalierung im Verordnungsweg.

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Die Verpflichtung zur Errichtung und Tragung der Kosten von Schifffahrtszeichen erstreckt sich nicht auf sonstige Anlagen.	Erstreckung der Verpflichtung zur Errichtung und Tragung der Kosten von Schifffahrtszeichen auf sonstige Anlagen (z.B. Brücken).
Die Kosten für Inhaberinnen und Inhaber schifffahrtsrechtlicher oder Bewilligungen sind bei direkter anlassbezogener Abrechnung nur schwer kalkulierbar.	Schaffung der Möglichkeit zu Pauschalierung im Verordnungsweg.

Maßnahme 3: Auslagerung der Durchsetzung der Pflicht zur Beseitigung von Schifffahrtshindernissen (SchFG)

Beschreibung der Maßnahme:

Auslagerung des Tätigwerdens und allenfalls zivilrechtliche Durchsetzung der Kostentragung durch den Verursacher zu einer bestehenden Gesellschaft in Bundeseigentum.

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Bei Nichterfüllung der Pflicht zur Beseitigung von Schifffahrtshindernissen durch den Verursacher kann es in seltenen Fällen zu artfremden Belastungen der Verwaltung kommen.	Auslagerung des Tätigwerdens und allenfalls zivilrechtliche Durchsetzung der Kostentragung durch den Verursacher zu einer bestehenden Gesellschaft in Bundeseigentum.

Maßnahme 4: Erstreckung periodischer Überprüfung bestimmter Schifffahrtsanlagen (SchFG)

Beschreibung der Maßnahme:

Die Intervalle periodische Überprüfung bestimmter Schifffahrtsanlagen werden sachgerecht durch die Verwaltung festgelegt.

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt

Überprüfungsintervalle je nach Anlagenart drei oder sieben Jahre.	Die Überprüfungsintervalle für Anlagen sollen im Sinne einer Harmonisierung an die Überprüfungsintervalle für vergleichbare Fahrzeuge angepasst werden. Es ist zweckmäßig, dies den sicherheitstechnischen Entwicklungen und Ansprüchen folgend relativ kurzfristig durch die Verwaltung im Verordnungsweg vorzunehmen.
---	---

Maßnahme 5: Anpassungen schiffahrtsgewerblicher Erbringung sonstiger Leistungen mit Fahrzeugen an unionsrechtliche Bestimmungen (SchFG)

Beschreibung der Maßnahme:

Entfall des Erfordernisses des Erwerbs einer österreichischen Schifffahrtskonzession für in anderen Mitgliedstaaten niedergelassene Unternehmen zusätzlich zu der bereits im Herkunftsstaat erworbenen Gewerbeberechtigung.

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Geringfügige Behinderung bei EU-staatenübergreifender Ausübung des Schifffahrtsgewerbes in der Art der Erbringung sonstiger Leistungen mit Fahrzeugen aufgrund der Verpflichtung zum Erwerb einer österreichischen Konzession zusätzlich zu der im Herkunftsstaat erworbenen.	Die EU-staatenübergreifende Ausübung des Schifffahrtsgewerbes ist auch in der Art der Erbringung sonstiger Leistungen mit Fahrzeugen möglich, ohne einer österreichischen Gewerbeberechtigung zusätzlich zu der im Herkunftsstaat erworbenen zu bedürfen.

Maßnahme 6: Einführung Kapitänspatent A, Verordnungsermächtigung (Schiffsführerverordnung)

Beschreibung der Maßnahme:

Das Kapitänspatent – Schifferpatent für die Binnenschifffahrt A wird eingeführt. Es gilt auch für als Seeschifffahrtsstraße klassifizierte Teile der Wasserstraße Donau. Eine kurzfristig erforderliche Erlassung von Bestimmungen wie die Einführung von auch für Seeschifffahrtsstraßen geltenden Schiffsführerpatenten wird bei gesetzlicher Vorgabe von erforderlichen Grundsätzen der Verwaltung übertragen.

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Von Österreich ausgestellte Kapitänspatente gelten nicht für als Seeschifffahrtsstraße klassifizierte Teile der Wasserstraße Donau.	Das Kapitänspatent ? Schifferpatent für die Binnenschifffahrt A ist eingeführt. An der Gesamtzahl ausgestellter Patente ändert sich de facto nichts, weil das Kapitänspatent ? Schifferpatent für die Binnenschifffahrt B praktisch mangels Attraktivität praktisch nicht mehr angestrebt werden wird.
Gesetzliche, damit unflexible Festlegung des Umfangs des Geltungsbereichs von Schiffsführerpatenten.	Eine kurzfristig erforderliche Erlassung von Bestimmungen wie die Einführung von auch für Seeschifffahrtsstraßen geltenden Schiffsführerpatenten ist bei gesetzlicher Vorgabe von erforderlichen Grundsätzen der Verwaltung übertragen.

Maßnahme 7: Liberalisierung gewerbsmäßiger Schiffsführerschulung (SchFG)

Beschreibung der Maßnahme:

Die gewerbsmäßige Schulung von Schiffsführern wird dereguliert. Dies behebt Unklarheiten hinsichtlich Erwerbsausübungsfreiheit, weil die Inanspruchnahme gewerbsmäßiger Ausbildung keine Voraussetzung für den Zugang zur Schiffsführerprüfung darstellt.

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Überregulierung gewerbsmäßiger Schiffsführerausbildung.	Deregulierung, Erbringung von Verkehrsleistungen zur gewerbsmäßigen Schiffsführerausbildung ist Anmeldeverbe.

Maßnahme 8: Fortgesetzte Ausstellung von Seedienstbüchern (SeeSchFG)

Beschreibung der Maßnahme:

Die Ausstellung von Seedienstbüchern, derzeit auf Basis des Seeschiffahrtsgesetzes und diesem allgemein zu unterstellenden Verordnungen, wird prolongiert.

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Seedienstbücher werden seit 1981 ausgestellt.	Weiterhin Ausstellung von Seedienstbüchern.

Wirkungsorientierte Folgenabschätzung

Vorhabensbezeichnung: Bundesgesetz, mit dem das Schifffahrtsgesetz und das Seeschifffahrtsgesetz geändert werden (Schifffahrtsrechtsnovelle 2013)
 Vorhabensart: Bundesgesetz
 Laufendes Finanzjahr: 2013

Finanzielle Auswirkungen auf den Bundeshaushalt und andere öffentliche Haushalte

Hinweis: Aufgrund von Rundungsdifferenzen kann es zu geringfügigen Abweichungen zwischen Ergebnis- und Finanzierungshaushalt kommen.

Finanzielle Auswirkungen für den Bund

	in Tsd. €	2013	2014	2015	2016	2017
Erträge		0	0	1	1	1
Aufwendungen		3	3	-7	-7	-7
Nettoergebnis		-3	-3	8	8	8

Erläuterung:

Diverse Teilbereiche des Schifffahrtsrechts erfordern geringfügige Anpassungen der Rechtsgrundlagen. Die finanziellen Auswirkungen liegen weitestgehend unterhalb der Wahrnehmungsgrenze und stehen insgesamt in keinem Verhältnis zu einem für eine Bezifferung erforderlichen Erhebungsaufwand, für welchen mangels rechtlicher Grundlage die als unbedingte Voraussetzung erforderliche statistische Erfassung des Istbestands fehlt:

- Sachgerechte Behandlung des Raftings als Extremsportart (Änderung vom Konzessions- zum Anmeldegewerbe, keine Aufwandsänderung)
- Tragung der Kosten von Schifffahrtszeichen bei Verursachung auch für sonstige Anlagen (geschätzt 0,1 Anwendungsfälle p. a., Verordnungsermächtigung, erfolgt ab 2015)
- Verwaltungsentlastende Durchsetzung der Pflicht zur Beseitigung von Schifffahrtshindernissen (geschätzt 0,05 Anwendungsfälle p. a., bisher ein Fall in den letzten 30 Jahren in Höhe von 36 000 Euro)
- Erstreckung periodischer Überprüfung bestimmter Schifffahrtsanlagen (erfolgt im Verordnungsweg ab 2015, geschätzte Einsparung in etwa 10 000 Euro jährlich)
- Weiterführung der Hilfestellung für österreichische Besatzungsmitglieder von Seeschiffen (keine Änderung gegenüber bisheriger Regelung, geschätzt 10 Anwendungsfälle p. a.)

Insgesamt stehen geschätzt Minderaufwendungen in Höhe von 10 000 Euro und sonstigen Erträgen in Höhe von 1000 Euro Aufwendungen von 3 000 Euro jährlich gegenüber.

In den weiteren Wirkungsdimensionen gemäß § 17 Abs. 1 BHG 2013 treten keine wesentlichen Auswirkungen auf.

Erläuterung der Bedeckung:

Die Bedeckung aller erforderlichen Maßnahmen erfolgt aus vorhandenen Mitteln des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie im DB 41.02.06.

Finanzielle Auswirkungen für die Länder

Aus dem Vorhaben ergeben sich keine finanziellen Auswirkungen für Länder/Gemeinden.

Finanzielle Auswirkungen für die Gemeinden

Aus dem Vorhaben ergeben sich keine finanziellen Auswirkungen für Länder/Gemeinden.

Erläuterungen

I. Allgemeiner Teil

Kompetenzgrundlage:

In kompetenzrechtlicher Hinsicht stützt sich das im Entwurf vorliegende Bundesgesetz auf Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG (Verkehrswesen bezüglich der Schifffahrt, soweit diese nicht unter Art. 11 fällt) sowie Art. 11 Abs. 1 Z 6 B-VG (Bundessache Gesetzgebung in Angelegenheiten der Binnenschifffahrt hinsichtlich der Schifffahrtskonzessionen, Schifffahrtsanlagen und Zwangsrechte an solchen Anlagen, soweit sie sich nicht auf die Donau, den Bodensee, den Neusiedlersee und auf Grenzstrecken sonstiger Grenzgewässer bezieht).

II. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Schifffahrtsgesetzes)

Zu Z 3 (§ 2 Z 12):

Gemäß den bisher geltenden Bestimmungen sind schwimmfähige Gerätschaften in manchen Fällen nicht eindeutig als Fahrzeug oder Schwimmkörper erkennbar. Die erweiterte Umschreibung des Begriffs „Schwimmkörper“ soll die Zuordnung erleichtern.

Zu Z 4 und 5 (§ 5):

Abs. 2 und 2a entsprechen der bisherigen Rechtslage.

Abs. 2b regelt die zusätzlichen Anforderungen an Schiffsführer, die ein Fahrzeug zu Zwecken der gewerbsmäßigen Schulung von Schiffsführern führen. Diese Anforderungen waren bisher in vergleichbarem Umfang im 8. Teil – Schiffsführerschulen enthalten.

Gemäß Abs. 2c wird ausdrücklich klargestellt, dass die Anforderungen gemäß Abs. 2 und 2a auch für die Führung von Fahrzeugen und Schwimmkörpern gelten, wenn ein Befähigungsausweis nicht vorgeschrieben ist.

Abs. 2d regelt die zusätzlichen Anforderungen an im Rahmen der gewerbsmäßigen Ausübung der Schifffahrt tätige Schiffsführer in den Fällen, in denen kein Befähigungsausweis vorgeschrieben ist, insbesondere dem gewerbsmäßigen Rafting. Damit bleiben die erforderlichen Tatbestandsmerkmale, die bisher Gegenstand der Raftführerprüfung waren, erhalten. Im Übrigen regelt das Schifffahrtsrecht nunmehr die aus Sicht des Bundesgesetzgebers für die Sicherheit der Schifffahrt und von Personen relevanten Erfordernisse; weitergehende Regelungen der Länder aus deren Kompetenzbereich gemäß Art. 15 B-VG bleiben unbenommen.

Zu Z 6 (§ 7):

Im Interesse europaweit einheitlicher Begriffsumfänge und damit der Sicherheit wurde die Beschreibung gemäß CEVNI gewählt (Code Européen des Voies de la Navigation Intérieure, Europäischer Kodex für die Binnenschifffahrt der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen).

Zu Z 7 (§ 24):

§ 129 Abs. 1 Z 2 sieht bei wiederholten groben Verletzungen der schifffahrtsrechtlichen Vorschriften die Entziehung des Befähigungsausweises vor. Derartige grobe Verletzungen müssen nicht unbedingt im Zusammenhang mit einer Havarie stehen, sodass zur Beweissicherung für diesbezügliche Verwaltungsverfahren der Zugriff auf die in Binnenschifffahrtsinformationsdiensten vorhandenen Daten auch ohne Havarie ermöglicht werden sollte.

Zu Z 8 (§ 26):

Da nicht nur die in den Absätzen 1 und 3 aufgezählten Anlagen und Wasserbauten eine Bezeichnung mit Schifffahrtszeichen erforderlich machen können, sondern auch sonstige Anlagen im Sinne des § 66 des Schifffahrtsgesetzes, die von der Aufzählung derzeit nicht umfasst sind, ist eine diesbezügliche Ergänzung geboten.

Zu Z 9:

Im Gegensatz zu Schifffahrtszeichen (Tafelzeichen) die an Land angebracht werden und bei denen durch Vorgabe der Spezifikationen im Bewilligungsbescheid sichergestellt werden kann, dass die aus Sicht der Schifffahrt erforderlichen Anforderungen erfüllt werden, wenn diese nicht von der Behörde, sondern vom Inhaber der schifffahrtsrechtlichen oder wasserrechtlichen Bewilligung selbst errichtet und in Stand

gehalten werden, ist die Verlegung von schwimmenden Fahrwasserzeichen durch den Inhaber einer schifffahrtsanlagenrechtlichen oder wasserrechtlichen Bewilligung weder zumutbar, noch im Hinblick auf eine aus nautischen Gesichtspunkten konsistente Bezeichnung der Wasserstraße erstrebenswert. Die Kosten für den Inhaber der schifffahrtsrechtlichen oder wasserrechtlichen Bewilligung sind bei direkter anlassbezogener Abrechnung nur schwer kalkulierbar, weil schwimmende Fahrwasserzeichen durch Naturereignisse wie Hochwasser oder Eis beschädigt werden können. Es ist daher zweckmäßig, im Interesse der Verwaltungsvereinfachung eine Verordnungsermächtigung zur Pauschalierung der Kosten auf Basis eines Durchschnitts der für die Behörde entstehenden Personal- und Sachkosten vorzusehen (Abs. 5).

Zu Z 10 (§ 29):

Österreich bekennt sich zu möglichst naturbelassener Erhaltung bestimmter Abschnitte der Wasserstraße Donau (z.B. BGBl. I Nr. 17/1997). Dies bedeutet jedoch begrenzte wasserbauliche Möglichkeiten zur Optimierung der Fahrwasserhältnisse und bei Niedrigwasserführung erhöhte Anfälligkeit für Schiffshavarien in Furten und bei eingeschränkter Fahrrinnenbreite. Wie die Erfahrung zeigt, ist die Wahrscheinlichkeit einer Unterbrechung der Schifffahrt bei jedem derartigen Ereignis hoch. Bei längeren Stehzeiten der Schifffahrt sind Schadenersatzforderungen neben dem Verursacher auch gegen den durch Beitritt zur Belgrader Akte (Donaukonvention, BGBl. Nr. 40/1960) zur Aufrechterhaltung durchgängigen Schiffsverkehrs verpflichteten Bund nicht auszuschließen. Zwar standen der Behörde bereits bisher Instrumente zur raschen Wiederherstellung des Verkehrsflusses zur Verfügung, allerdings nur unter der Voraussetzung von Gefahr im Verzug, nicht jedoch bei Beeinträchtigung der Sicherheit der Schifffahrt oder von Personen oder einer Verunreinigung des Gewässers, einer Beeinträchtigung der Ordnung der Schifffahrt, der Flüssigkeit des Verkehrs der gewerbsmäßigen Schifffahrt oder nachteiligen Veränderungen der Gewässersohle oder bestehender Wasserbauten, dann entstehend, wenn die verantwortlichen Schifffahrttreibenden ihre Verpflichtungen zumindest nicht im gebotenen Zeitrahmen erfüllen. Wie sich zeigte, ist auch die sich aus ersatzweisem Handeln ergebende Haftungs- und Kostenfrage noch nicht angemessen behandelt. Es wird daher klargestellt, dass eine notwendige Ersatzvornahme keine Ansprüche der Verursacher gegenüber der Gebietskörperschaft bewirken kann. Die unter anderem für operative Tätigkeiten zur – begrifflich das Freimachen der Fahrrinne aus welchen Gründen immer ohnedies umfassenden – Erhaltung der Wasserstraße eingerichtete *via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft m. b. H.* wird im Einzelfall mit der Koordination und tatsächlichen Durchführung behördlicher Entscheidung einschließlich finanzieller Abwicklung betraut. Die Behörde selbst ist somit mit diesen Umsetzungsmaßnahmen (Beauftragung von Erfüllungsgehilfen, wenn zeitlich möglich verbunden mit vergaberechtlichem Verfahren, finanzielle Bedeckung, zivilrechtliche Rückforderung der Kosten vom Verursacher, wobei im zivilen Rechtsweg nicht eintreibbare Kosten gemäß § 18 Abs. 1 des Wasserstraßengesetzes, BGBl. I Nr. 177/2004, von der Gesellschaft aus dem ihr zur Verfügung gestellten Jahrespauschalbetrag zu tragen sind) nicht mehr belastet. Alternative Lösungen, etwa die Einrichtung eines Havariefonds, würde wesentlich höheren Aufwand und Bindung ausreichender finanzieller Mittel bedeuten. Im Interesse sparsamer und effektiver Verwaltung ist der Behörde zur Wahrung von in internationalisierten Gerichts- oder Verwaltungsverfahren mit vergleichsweise wesentlich höherem Aufwand durchsetzbaren Ansprüchen, etwa mittels Retentionsrechts (§ 471 ABGB), zwecks Sicherung von Forderungen (der Gesellschaft) ohne zusätzliche, eventuell im Endergebnis nachteilig Zeit in Anspruch nehmende Einschaltung der ansonsten dazu bestimmten Vollstreckungsbehörden die Möglichkeit zu einstweiligen Verfügungen einzuräumen.

Die Regelung der Schifffahrt, insbesondere im Fall von Havarien, und die Hilfeleistung für beschädigte Fahrzeuge sind gemäß § 38 Abs. 1 schiffahrtspolizeiliche Kernaufgaben, die auf Wasserstraßen von der Schifffahrtsaufsicht zu erfüllen und grundsätzlich aus dem ordentlichen Bundeshaushalt zu finanzieren sind. In seltenen Einzelfällen (durchschnittliche Häufigkeit weniger als einmal pro Jahr) kann jedoch der Aufwand für die Schifffahrtsaufsicht – insbesondere hinsichtlich des für eine Verkehrsregelung an Ort und Stelle notwendigen Personals – einen zeitmäßigen Umfang von mehr als den üblichen maximal drei Kalendertagen erreichen, bei dem die Tragung der dadurch entstehenden Kosten durch die Allgemeinheit nicht mehr zumutbar und eine Überwälzung auf den Verursacher nach dem Vorbild der Verkehrsregelung bei Arbeiten in der Wasserstraße gerechtfertigt ist.

Durch die Bestimmung gemäß Abs. 7 soll der Kostenersatz für von der Schifffahrtsaufsicht erbrachte Sachleistungen, wie z.B. die Bereitstellung von Bergepumpen, geregelt werden, wenn die Notwendigkeit über den für Sofortmaßnahmen angemessenen Zeitraum hinausgeht.

Unberührt bleiben die wasserpolizeilichen Notstandsmaßnahmen gemäß § 31 Wasserrechtsgesetz 1959 – WRG 1959, BGBl. Nr. 215/1959, sowie die wasserrechtlichen Bewilligungspflichten, insbesondere gemäß § 32 WRG 1959, die bei der Vornahme der Beseitigung, etwa durch eine bestimmte Art der Beseitigung, durch den Verfügungsberechtigten tragend werden könnten.

Zu Z 11:

Folgeänderung zu Z 4 und 5 (§ 5 Abs. 2 bis 2d).

Zu Z 12:

Folgeänderungen zu Z 29 (8. Teil).

Zu Z 13 (§ 49):

Die Bestimmung stellt sicher, dass der Güterverkehr auf der Donau in seiner Gesamtheit gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1365/2006 über die Statistik des Güterverkehrs auf Binnenwasserstraßen und zur Aufhebung der Richtlinie 80/1119/EWG, ABl. Nr. L 264 vom 25.09.2006 S. 1, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1304/2007, ABl. Nr. L 290 vom 08.11.2007 S. 14, erfasst werden kann.

Zu Z 14 (§ 52):

Entsprechend den sicherheitstechnischen Entwicklungen und Ansprüchen sollen die Überprüfungsintervalle relativ kurzfristig durch die Verwaltung im Verordnungsweg vorgenommen werden. Für die Neufestsetzung der Überprüfungsfristen ist eine „Wirkungsorientierte Folgenabschätzung“ vorzunehmen. Gegenüber den derzeit geltenden Fristen soll es jedenfalls keine Verkürzungen geben. Diese Änderung greift im Übrigen eine Anregung der Landesamtsdirektorenkonferenz zur Deregulierung von Bundesrecht auf (ao. Tagung vom 01.09.2010).

Zu Z 15 (§ 76 Abs. 1):

Die Schifffahrt mit Ruder- und Segelfahrzeugen unter Mitwirkung der Empfänger der Dienstleistung, bei der die Ortsveränderung grundsätzlich nicht als Transportleistung zu bewerten ist, soll unter den genannten Voraussetzungen hinsichtlich Schiffszulassung und Schiffsführung nicht den schifffahrtsgewerberechtlichen Anforderungen unterworfen werden.

Im Übrigen handelt es sich nur dann um Schifffahrtsgewerbe (in der Art der Personenbeförderung), wenn sich ein dem Unternehmen zuzuordnender Schiffsführer im Fahrzeug befindet. Ist dies nicht der Fall, handelt es sich mangels entsprechenden Einsatzes des Fahrzeugs (wie Bugsieren in Häfen, Schleppen von Wasserschifffahrern oder Fluggeräten und Eisbrecherdienste) auch um keine Erbringung sonstiger Leistungen im Sinne des Schifffahrtsrechts (§ 76 Abs. 1 Z 4).

Zu Abs. 1 Z 6: Diese Form der gewerbsmäßigen Schifffahrt war bisher im 8. Teil – Schiffsführerschulen abgedeckt. Wegen des Entfalls dieses Teils wird eine ausdrückliche Ausnahme von der Konzessionspflicht notwendig.

Zu Abs. 1 Z 7: Rafting als Sonderform der gewerbsmäßigen Schifffahrt soll – nicht zuletzt zur Vermeidung von Inländerdiskriminierung – von der Konzessionspflicht ausgenommen werden.

Für die Beurteilung der Gewerbsmäßigkeit dieser Formen der Schifffahrt gilt – unabhängig von der Rechtsform des Betreibers – die gemäß § 75 Abs. 2 normierte Definition, die mit jener des allgemeinen Gewerberechts (§ 1 Abs. 2 GewO 1994) übereinstimmt.

Zu Z 16 (§ 76 Abs. 3a und 3b)

Die gemäß Abs. 1 Z 6 und 7 ausgenommenen Arten der gewerbsmäßigen Schifffahrt, die im Übrigen keine Schifffahrt im Sinne der Erbringung einer Transportleistung im von der Richtlinie 87/540/EWG über den Zugang zum Beruf des Unternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüterverkehr und über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für diesen Beruf, ABl. Nr. L 322 vom 12.11.1987 S. 20, erfassten Rahmen, somit innerstaatlicher Regelung vorbehalten sind, sollen wie Werkverkehr durch eine einfache Anzeigepflicht erfasst werden. Gegenüber der bisher normierten Bewilligung- (Schiffsführerschulung) und Konzessionspflicht (Rafting) ergeben sich keine geänderten Informationspflichten für Unternehmen.

Für die Schifffahrt zur gewerbsmäßigen Schulung von Schiffsführern sind als Ein- und Ausstiegsstellen nur Anlagen zulässig, die für gewerbliche Zwecke gewidmet sind; dies gilt entsprechend auch für die eingesetzten Fahrzeuge.

Im Übrigen regelt das Schifffahrtsrecht nunmehr die aus Sicht des Bundesgesetzgebers für die Sicherheit der Schifffahrt und von Personen relevanten Erfordernisse; weitergehende Regelungen der Länder aus deren Kompetenzbereich gemäß Art. 15 B-VG bleiben unbenommen. Im Lichte allfälliger derartiger Regelungen könnte zu einem späteren Zeitpunkt eine weitere Deregulierung in Aussicht genommen werden.

Zu Z 17 (§ 76 Abs. 4)

Der freie Dienstleistungsverkehr innerhalb der Union darf für Angehörige der Mitgliedstaaten, die in einem anderen Mitgliedstaat als demjenigen des Leistungsempfängers ansässig sind, nicht beschränkt

werden (Art. 56 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union – AEUV). Für den freien Dienstleistungsverkehr auf dem Gebiet des Verkehrs gelten jedoch aufgrund seiner Besonderheiten gesonderte Bestimmungen (Art. 58 Abs. 1, Art. 91 AEUV).

Dem folgend wurden für die Schifffahrt gemäß Verordnung (EG) Nr. 1356/96 über gemeinsame Regeln zur Verwirklichung der Dienstleistungsfreiheit im Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr zwischen Mitgliedstaaten, ABl. Nr. L 175 vom 13.07.1996 S. 7, diese gemeinsame Regeln für den internationalen Verkehr aus oder nach dem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats und für den Durchgangsverkehr durch das Hoheitsgebiet eines oder mehrerer Mitgliedstaaten erlassen, sowie gemäß Verordnung (EWG) Nr. 3921/91 über die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind, ABl. Nr. L 373 vom 31.12.1991 S. 1, die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmern zum Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind (Kabotage), festgelegt. Davon nicht erfasst und dem allgemeinen Dienstleistungsverkehr (also nicht jenem des Transportwesens) zuzuordnen ist die Erbringung sonstiger Leistungen mit Fahrzeugen, wie insbesondere Bugsieren in Häfen, Schleppen von Wasserschifffahrern oder Fluggeräten und Eisbrecherdiensten.

Dies bedeutet, dass diese von in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union niedergelassenen Dienstleistungserbringern erbrachten Dienstleistungen im Sinne von Art. 56 und 57 AEUV bzw. der Richtlinie 2006/123/EG über Dienstleistungen im Binnenmarkt, ABl. Nr. L 376 vom 27.12.2006 S. 36, innerstaatlich umgesetzt durch das Dienstleistungsgesetz – DLG, BGBl. I Nr. 100/2011, mit Ausnahme unter anderem von Bugsieren in Häfen als von der Richtlinie nicht erfasstem Hafendienst und auch sonst Unionsrecht nicht unterstellt, keinen Freizügigkeitsbeschränkungen unterworfen werden dürfen. Derzeit wäre zu ihrer Erbringung als von den Ausnahmeregelungen gemäß § 76 Abs. 1 und 4 nicht erfasst eine österreichische Schifffahrtskonzession erforderlich. Die Erweiterung der geltenden Ausnahmestimmungen auf die betreffenden Dienste, die überdies nicht zwangsläufig dem Schifffahrtsgewerbe zugeordnet sein müssten, dies aus sachlichen Überlegungen jedoch sind und bleiben sollten, behebt dieses Problem (§ 76 Abs. 1 Z 5).

Zu Z 18 bis 21 (§ 78)

Zwischen der Europäischen Union und Drittstaaten geschlossene Abkommen, derzeit jenes zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Schweizerischen Eidgenossenschaft andererseits über die Freizügigkeit, ABl. Nr. 114 vom 30.04.2002 S. 6, die den Staatsangehörigen dieser Staaten, die sich auf dem Gebiet der Union rechtmäßig niederlassen, die gleichen Rechte zu Antritt und Ausübung einer selbstständigen Erwerbstätigkeit wie den Unionsbürgern einräumt, werden nunmehr – nach Maßgabe des Inhalts dieser Abkommen (z.B. nur natürliche Personen erfassend) – berücksichtigt (Abs. 1 Z 1).

Gemäß dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 22. Dezember 2010 in der Rechtssache C-338/09, Yellow Cab Verkehrsbetriebs GmbH gegen Landeshauptmann von Wien, ABl. C 63 vom 26.2.2011 S. 7, widerspricht es den Vorschriften des Unionsrechts, vor Erteilung einer Konzession einen Sitz oder eine andere Niederlassung im Inland zu verlangen, weil dies eine abschreckende Wirkung entfalten würde. „Ein normal umsichtiger Wirtschaftsteilnehmer wird nämlich nicht bereit sein, Investitionen, die erheblich sein können, vorzunehmen, wenn die Erteilung der Bewilligung völlig unsicher ist.“ (RZ 37) Zulässig wäre dies jedoch nach Erteilung der Bewilligung vor Aufnahme des Betriebs. Der Nachweis eines Sitzes oder einer nicht nur vorübergehenden Niederlassung im Inland ist daher erst mit Aufnahme des Schifffahrtsbetriebs zu erbringen (Abs. 1 Z 2 und 3).

Gemäß Art. 8 und 9 der Richtlinie 87/540/EWG über den Zugang zum Beruf des Unternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüterverkehr und über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für diesen Beruf, ABl. Nr. L 322 vom 12.11.1987 S. 20, ist es den Mitgliedstaaten – neben der gemäß Art. 3 Abs. 1 der Richtlinie zwingen einzufordernden fachlichen Eignung – nur gestattet, zusätzliche Anforderungen in Bezug auf die Zuverlässigkeit und die finanzielle Leistungsfähigkeit zu stellen. Den Berufszugang an Nachweise zukünftiger Verfügungsmöglichkeit über die erforderlichen Betriebsmittel zu binden, kann eine unionsrechtlich nicht vorgesehene Erschwernis bedeuten. Die Bestimmungen sind entbehrlich (Abs. 2 Z 3 und 4).

Zu Z 22 (§ 83)

Das Erfordernis gegenständlicher Rechtsbereinigung ergibt sich aufgrund der Änderung von § 78. Der zum Zeitpunkt der Erteilung einer Konzession noch nicht erforderliche Nachweis eines Sitzes oder einer nicht nur vorübergehenden Niederlassung im Inland ist mit Aufnahme des Schifffahrtsbetriebs zu erbringen.

Zu Z 23 (§ 88):

Folgeänderung zu Z 16 (§ 76 Abs. 3a und 3b).

Zu Z 24 (§ 89):

Folgeänderung zu Z 16 zwecks Wahrung bestehender Rechte (§ 76 Abs. 3b).

Zu Z 25 (§ 93):

Österreich ist bisher nicht dem Übereinkommen über die Eichung von Binnenschiffen vom 15. Februar 1966 beigetreten. Im Namen der Bundesministerin bzw. des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie von gemäß § 93 Abs. 2 ermächtigten Stellen ausgestellte Eichscheine sind daher nicht Teil des auf Grundlage dieses Übereinkommens bestehenden Systems des Daten- und Informationsaustauschs zwischen den zuständigen Eichämtern. Zur Minimierung allfälliger Überschneidungsbereiche ist die Ermächtigung gemäß Abs. 2 auf Fahrzeuge, die in einem österreichischen Schiffsregister eingetragen sind, zu beschränken.

Zu Z 26 und 27 (§ 101):

Die betroffenen Fahrzeuge sind in ihrer Bauweise im Allgemeinen wenig komplex. Die Betriebssicherheit ist durch die generelle Bestimmung über die Fahrtauglichkeit (§ 107) sowie zumindest für Segel- und Motorfahrzeuge durch die CE-Kennzeichnung gemäß der Richtlinie 94/25/EG zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sportboote, ABl. Nr. L 164 vom 30.6.1994 S. 15, zuletzt geändert durch Verordnung (EU) Nr. 1025/2012, ABl. Nr. L 316 vom 14.11.2012 S. 12, gewährleistet.

Zu Z 28 (7. Teil – Schiffsführung)

Befähigungsausweise gemäß der Richtlinie 96/50/EG über die Harmonisierung der Bedingungen für den Erwerb einzelstaatlicher Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr in der Gemeinschaft, ABl. Nr. L 235 vom 17.9.1996 S. 31, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1137/2008, ABl. Nr. L 311 vom 21.11.2008 S. 1, gelten für alle Wasserstraßen der Europäischen Union mit Ausnahme von Strecken, für die besondere Streckenkenntnisse erforderlich sind. Die Richtlinie überlässt es jedoch den einzelnen Mitgliedstaaten, wie diese besonderen Kenntnisse nachzuweisen sind. Die von der 77. Tagung der Donaukommission verabschiedeten „Empfehlungen der Donaukommission über Schiffsführerzeugnisse“, die bis 1. Jänner 2013 von den Mitgliedstaaten der Donaukommission umgesetzt werden sollen, enthalten ein standardisiertes Streckenzeugnis als Nachweis der für diese Streckenabschnitte erforderlichen Kenntnisse.

Nach dem EU-Beitritt Rumäniens wurde der Abschnitt zwischen Braila und dem Schwarzen Meer in den Anhang II der Richtlinie 91/672/EWG über die gegenseitige Anerkennung der einzelstaatlichen Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr, ABl. Nr. L 373 vom 31.12.1991 S. 29, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1137/2008, ABl. Nr. L 311 vom 21.11.2008 S. 1, aufgenommen und damit als Seeschiffahrtsstraße eingestuft, für die gemäß der Richtlinie 96/50/EG ein „Schifferpatent A“ erforderlich ist. Um österreichischen Schiffsführern auch weiterhin die Befahrung der gesamten Donau zu ermöglichen, sind daher zwei neue Befähigungsausweise einzuführen.

Während zum Beispiel der Zulassungsteil eine Verordnungsermächtigung zur Festlegung der einzelnen Zulassungsdokumente enthält und auch in den Vorschriften für andere Verkehrsträger die Befähigungsausweise in Verordnungen festgelegt werden, waren die einzelnen Typen von Befähigungsausweisen, ihr Anwendungsbereich, die Voraussetzungen für die Erlangung und andere Details bisher direkt im Teil Schiffsführung des Schifffahrtsgesetzes geregelt. Im Interesse sachgerecht rascher Umsetzung internationaler Regelungen in nationale Vorschriften ist die Festlegung der einzelnen Befähigungsausweise ebenfalls mittels Verordnung geboten.

Zu den Bestimmungen des 7. Teils im Einzelnen:

Zu § 116:

Da mehrere Paragraphen des Schiffsführerteils (wie schon bisher) Bestimmungen für die Führung von Schwimmkörpern enthalten, sind diese auch in den Geltungsbereich dieses Teils aufzunehmen. (formale Verbesserung ohne inhaltliche Auswirkungen)

Zu § 117:

Da für bestimmte Arten von Schwimmkörpern Befähigungsausweise erforderlich sind, sind Schwimmkörper anzuführen und in § 118 Ausnahmen aufzunehmen. An die Qualifikation der Führer von maschinenbetriebenen Schwimmkörpern (z.B. Waterbikes, die zunehmend auch mit Elektroantrieb angeboten werden) sowie von Flößen auf Wasserstraßen sind insbesondere hinsichtlich der Kenntnis der

Verkehrsvorschriften die selben Maßstäbe anzulegen, wie sie für die Führung von Fahrzeugen vorgesehen sind.

Zu § 118:

Durch die Beschreibung des Raftings als Sportausübung ist die Vorschreibung eines Befähigungsausweises einschließlich der Voraussetzungen zu dessen Erlangung im Rahmen des Schifffahrtsrechts entbehrlich.

Zu § 119:

Für die Festlegung von Art, Form und Inhalt der Befähigungsausweise unter Bedachtnahme auf die von internationalen Organisationen (EU, UNECE, Donaukommission) geschaffenen Richtlinien für die Vereinheitlichung der Anforderungen für Schiffsführerzeugnisse wird eine Verordnungsermächtigung aufgenommen. Dieselbige gemäß bisher geltendem Abs. 4 bezog sich teilweise auf Befähigungsausweise für Schiffsführer (Verwendung von Radar, Führung von Fahrgastschiffen) und teilweise auf andere Besatzungsmitglieder. Nunmehr werden gemäß Abs. 2 die Befähigungsausweise für Schiffsführer zusammengefasst und gemäß Abs. 3 jene für Besatzungsmitglieder.

Die Zitierung der jeweiligen Grundlage erfolgt in der entsprechenden Verordnung.

Zu § 120:

Die Bestimmungen über die Anerkennung der Befähigungsausweise des Bundesheeres sind allgemeiner zu fassen, weil die einzelnen Befähigungsausweise nicht mehr im Schifffahrtsgesetz geregelt werden.

Zu § 121:

Die Berechtigung zur Einforderung des Mindestalters für eine Anerkennung von nach Unionsrecht ausgestellter Befähigungsausweise gründet sich auf Artikel 5 der Richtlinie 96/50/EG. Die Anerkennung von ausländischen Befähigungsausweisen für die Streckenabschnitte, für die besondere Kenntnisse erforderlich sind, erfolgt künftig nicht mehr durch eine formlose Bescheinigung, sondern durch ein Streckenzeugnis gemäß den Empfehlungen der Donaukommission. Ausländische Streckenzeugnisse werden anerkannt, weil die gleichen Kriterien für den Erwerb gelten und der von Österreich zur Verfügung gestellte Fragenkatalog verwendet wird.

Die Zitierung der jeweiligen Grundlage erfolgt in der entsprechenden Verordnung.

Zu § 123 (bisher § 124):

Das Schifffahrtsgesetz beschreibt nur mehr die möglichen Auflagen, Bedingungen und Einschränkungen. Die näheren Bestimmungen für die einzelnen Arten von Befähigungsausweisen sind künftig durch Verordnung zu regeln.

Die Zitierung der jeweiligen Grundlage erfolgt in der entsprechenden Verordnung.

Zu § 124 (bisher § 125 bis 129):

Das Schifffahrtsgesetz beschreibt nur mehr die grundsätzlichen Zulassungsvoraussetzungen zur Prüfung. Die näheren Bestimmungen für die einzelnen Arten von Befähigungsausweisen sind künftig durch Verordnung zu regeln.

Zu § 125 (bisher § 130):

Das Schifffahrtsgesetz beschreibt nur mehr den grundsätzlichen Aufbau der Prüfungen. Die näheren Bestimmungen für die einzelnen Arten von Befähigungsausweisen sind künftig durch Verordnung zu regeln.

Die Zitierung der jeweiligen Grundlage erfolgt in der entsprechenden Verordnung.

Zu § 127 (bisher § 132):

Die Bestimmungen bezüglich der Prüfung von Raftführern entfallen. Die Formulierungen werden an die Änderungen im Teil Schiffsführer angepasst. Hinsichtlich der Bestellung nautischer Prüferinnen und Prüfer (Abs. 6) bleibt die bisherige Regelung aufrecht, wonach die Bestellung nichtamtlicher Prüferinnen und Prüfer zulässig ist; für diese gilt wie auch für die amtlichen Prüferinnen und Prüfer (Abs. 4 und 5), die Bestimmung des Art. I Abs. 4 Z 6 EGVG, wonach Prüfungen, ausgenommen das Verfahren zur Zulassung, nicht den allgemeinen Verwaltungsverfahrensvorschriften unterliegen.

Zu § 129 (bisher § 134):

Der Ausschluss der aufschiebenden Wirkung eines Rechtsmittels ist eine Maßnahme zum Schutz der Schifffahrt und von Personen vor Gefahren, die bei einer fortgesetzten Führung eines Fahrzeugs vom bisherigen Inhaber des Befähigungsausweises ausgehen können.

Zu § 132 (bisher § 127):

Die Zuständigkeit der Bundesministerin bzw. des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie wird auf Wasserstraßen beschränkt. Dadurch fällt das Kapitänspatent Seen und Flüsse künftig in die Zuständigkeit der Landeshauptfrauen bzw. Landeshauptmänner, die unter anderem auch für die Zulassung von Fahrgastschiffen auf anderen Gewässern als Wasserstraßen zuständig sind. Dies bewirkt eine weitere Vereinheitlichung der Verwaltung.

Zu Z 29 und 30 (8. Teil):

Die Erlangung von Befähigungsausweisen zur selbstständigen Führung von Fahrzeugen ist an keine Inanspruchnahme gewerbsmäßig betriebener Schulung gebunden. Dem folgend sind die Voraussetzungen für die Erteilung einer Gewerbeberechtigung für die Schulung von Schiffsführerinnen und Schiffsführern ausschließlich formaler Art. Die notwendigen Sicherheitsanforderungen an für Schulungszwecke (bzw. künftig allgemein für gewerbliche Zwecke) verwendete Fahrzeuge und Schifffahrtsanlagen sind durch Schiffszulassungs- und Schifffahrtsanlagenrecht bestimmt. Eine Deregulierung der erbrachten Schifffahrtsleistung vom Bewilligungs- zum Anmeldegewerbe (§ 76 Abs. 3a) ist daher angebracht. Anforderungen an Schiffsführer, die ein Fahrzeug zu Zwecken der gewerbsmäßigen Schulung von Schiffsführern führen, werden nunmehr gemäß § 5 Abs. 2b festgelegt. Die Übergangsregelung berücksichtigt bestehende Rechte, hinsichtlich Rechtsmittel gemäß Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle 2012, BGBl. I Nr. 51/2012.

Zu Z 31 (§ 149 Abs. 11):

Die mit verzögerter Inkrafttretensbestimmung versehenen Bestimmungen können erst angewendet werden, wenn seitens der Verwaltung zu erlassende Verordnungen (wie derzeit Schifffahrtsanlagenverordnung und Schiffsführerverordnung) entsprechend erlassen bzw. angepasst wurden. Im Zuge dessen hat hinsichtlich Schiffsführerpatente ein Vergabeverfahren für die Herstellung der Patente voranzugehen. Um einen reibungslosen Übergang zu gewährleisten, insbesondere im Hinblick auf mögliche Inanspruchnahme von Rechtsmitteln im Vergabeverfahren, muss auf ein fixes Inkrafttretensdatum abgestellt werden. Betreffend Schifffahrtsanlagen ist eine umfangreiche Datenerhebung im Wege der Bezirksverwaltungsbehörden erforderlich.

Zu Z 34 (Anlage 1 Z 2):

Die Bezeichnung des nicht nach einem Ort benannten Gewässers wird in die sprachlich korrekte Form gebracht.

Zu Artikel 2 (Änderung des Seeschifffahrtsgesetzes)

Zu Z 2 (§ 33):

Seedienstbücher waren für Besatzungsmitglieder österreichischer Seeschiffe bis zur Änderung des Seeschifffahrtsgesetzes, BGBl. I Nr. 46/2012, mit der die entsprechende Regelung mangels österreichischer Seeschiffe entfallen ist, verpflichtend vorgeschrieben. Da Seedienstbücher des Heimatstaats von Reedern ausländischer Seeschiffe fallweise als Voraussetzung zum Abschluss von Heuerverträgen verlangt werden, ist österreichischen Staatsbürgerinnen und Staatsbürgern (aus Gründen gebotener Gleichstellung nunmehr auch Staatsangehörigen des übrigen EWR oder der Schweizerischen Eidgenossenschaft, sofern sie ihren Hauptwohnsitz im Inland haben) wiederum die Möglichkeit zu geben, ein Seedienstbuch zu erhalten. Nach früherer Rechtsgrundlage erlassene Durchführungsbestimmungen des Vollzugsorgans bedürfen durch die Wiedereinführung der gesetzlichen Regelung keiner Änderung; dies wird klargestellt.