

Bundesgesetz, mit dem das Schifffahrtsgesetz und das Seeschifffahrtsgesetz geändert werden (Schifffahrtsrechtsnovelle 2018)

Vereinfachte wirkungsorientierte Folgenabschätzung

Einbringende Stelle: bmvit
 Vorhabensart: Bundesgesetz
 Laufendes Finanzjahr: 2018
 Inkrafttreten/ Wirksamwerden: 2018

Vorblatt

Problemanalyse

Der technische Fortschritt erfordert die Anpassung einiger Bestimmungen des Schifffahrtsrechts. So sollen nunmehr wie im Straßenverkehr Geräte zur Untersuchung der Atemluft auf Alkohol im Rahmen routinemäßiger Verkehrskontrollen zur Anwendung gebracht werden. Des Öfteren zur Personenbeförderung im Rahmen von Vergnügungsfahrten eingesetzte Flöße sollen nicht in Wettbewerb zu Fahrzeugen der Fahrgastschifffahrt, an die hohe Sicherheitsanforderungen gestellt werden, treten können. Das Internet kann herkömmliche Arten der Verlautbarung von die Verkehrssicherheit gewährleistenden Informationen mittlerweile ersetzen.

Die Richtlinie (EU) 2016/1629 zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe, zur Änderung der Richtlinie 2009/100/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/87/EG, ABl. Nr. L 252 vom 14. September 2016 S. 118, bedarf der Umsetzung in innerstaatliches Recht, die wie bisher – in Umsetzung der Richtlinie 2006/87/EG über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe und zur Aufhebung der Richtlinie 82/714/EG des Rates, ABl. Nr. L 389 vom 30. Dezember 2006 S. 1 – mittels Verordnung des zuständigen Verwaltungsorgans erfolgen soll. Dafür wird die erforderliche gesetzliche Grundlage geschaffen.

Die Verfahrenskonzentration für auf Gewässern stattfindende Veranstaltungen, welche den örtlichen Zuständigkeitsbereich mehrerer Behörden berühren, soll eine Erleichterung für deren Abhaltung bewirken. Weiters soll verhindert werden, dass für ein und den selben Berechtigungsumfang mehrere Befähigungsausweise für die Schiffsführung erworben werden mit dann gegebener Möglichkeit zum Missbrauch.

Im Bereich der Seeschifffahrt soll es ermöglicht werden, eine Verkehrszulassung, den Seebrief, auch für vielfach eingesetzte Schlauchboote zu erwerben. Dadurch, dass der Urkunde Seebrief Bescheidqualität zugemessen wird, entfällt der Verfahrensschritt der Rückgabe einer ohnedies zeitlich befristeten Urkunde. Der Anwendungsbereich für Yachten wird hinsichtlich ihrer Länge an in internationalen Abkommen festgelegte Geltungsbereiche angepasst. Weiters wird ausdrücklich festgelegt, dass in anderen Staaten erworbene Befähigungsausweise für die Führung von Yachten auf See, die ohnedies zur Jachtführung in Küstengewässern berechtigen, nicht zur Umschreibung in Ausweise des Binnenlands Österreich verwendet werden können. Auch sollen letztere mangels sonst begründbaren Interesses ausschließlich von österreichischen Staatsangehörigen sowie anderen Personen mit Hauptwohnsitz im Inland erworben werden können.

Ziel(e)

- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Kontrolle der Atemluft von Schiffsführern auf Alkohol ohne vorausgehenden Anfangsverdacht im Rahmen routinemäßiger Verkehrskontrollen.
- Verhinderung der Unterwanderung hoher Sicherheitsstandards bei Fahrgastschiffen durch den Einsatz von Flößen.

- Verbesserung allgemeiner Zugänglichkeit zu wichtigen Verkehrsinformationen.
- Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/1629 mittels innerstaatlicher Verordnung der Verwaltung.
- Vereinfacht erhältliche Bewilligung für Veranstaltungen auf Gewässern.
- Schaffung der Möglichkeit zur Verwendung von Schlauchbooten in Küstengewässern.
- Anpassung des Anwendungsbereichs für Yachten an internationale Abkommen.
- Klarstellung des Anwendungsbereichs österreichischen Seeschiffrechts für den Erwerb von Befähigungsausweisen zur Yachtführung.

Inhalt

Das Vorhaben umfasst hauptsächlich folgende Maßnahme(n):

- Einführung der Möglichkeit zur Verwendung von sogenannten Alkohol-Vortestgeräten bei routinemäßigen Verkehrskontrollen.
- Veröffentlichung von Verkehrsinformationen auf elektronischem Weg anstatt bislang z.B. auf Amtstafeln.
- Schaffung der gesetzlichen Grundlage zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/1629 mittels innerstaatlicher Verordnung der Verwaltung.
- Verfahrenskonzentration bei jedenfalls einer Bezirksverwaltungsbehörde für Bewilligungen von Veranstaltungen auf Gewässern.
- Einführung des Seebriefs auch für Schlauchboote.
- Zumessung von Bescheidqualität für die Urkunde Seebrief.
- Beschränkung der Anwendbarkeit österreichischen Seeschiffrechts auf Yachten wie international üblich auf Yachten mit einer Länge von weniger als 24 m an Stelle bis zu 24 m.
- Klarstellung, dass österreichische Befähigungsausweise für die Führung von Yachten auf See in Respektierung der Hoheitsrechte der Küstenstaaten nur von Staatsangehörigen oder Einwohnern im Wege einer im privaten Rechtsverhältnis vor inländischen Prüfungsorganisationen abgelegten Prüfung erworben werden können.

Beitrag zu Wirkungsziel oder Maßnahme im Bundesvoranschlag

Das Vorhaben trägt zur Maßnahme "Erarbeitung verkehrspolitischer Rahmenbedingungen insbesondere zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger und einer nachhaltigen Mobilität" für das Wirkungsziel "Verbesserung der Verkehrssicherheit" der Untergliederung 41 Verkehr, Innovation und Technologie im Bundesvoranschlag des Jahres 2018 bei.

Finanzielle Auswirkungen auf den Bundeshaushalt und andere öffentliche Haushalte:

Durch die neu definierte Verfahrenskonzentration (§ 37 Schifffahrtsgesetz), die nicht mehr notwendige Rückgabe von Urkunden und die administrative Entlastung durch Streichung des § 54 Abs. 6 Seeschiffahrtsgesetz entstehen Verwaltungsvereinfachungen. Auf Grund der geringen Anzahl von Fällen (jährlich jeweils im einstelligen Bereich) ist mit budgetären Entlastungen von höchstens € 3000 pro Jahr zu rechnen.

Die Ausweitung der Ausnahmebestimmungen des § 18 Abs. 5 Schifffahrtsgesetz betrifft ebenfalls eine einstellige Anzahl von Fällen pro Jahr, wodurch die Erträge aus Gebühren um bis zu € 5000 pro Jahr sinken könnten.

Die Heranziehung von Ladungseigentümern zur Haftung (§ 29 Abs. 3 Schifffahrtsgesetz) für Bergungskosten wird nach bisherigen Erfahrungen nur einmal in zwanzig Jahren auftreten, könnte in diesem Einzelfall jedoch zu Mehreinzahlungen im Bereich von mehreren zehntausend bis hunderttausend Euro führen. Die Bergungskosten betreffen jedoch nicht unmittelbar den öffentlichen Haushalt, sondern

werden von einer ausgegliederten Gesellschaft in deren gemäß Wasserstraßengesetz festgelegtem budgetären Rahmen getätigt.

Zusammenfassend ist die Bedeckung, sofern erforderlich, nach bisherigen Erfahrungen im Vollzug des Sachgebiets als in der langfristigen Schwankungsbreite operativen Verwaltungsablaufs gelegen de facto als nicht den vorgesehenen Novellierungsmaßnahmen zuordenbar einzuschätzen.

Anmerkungen zu sonstigen, nicht wesentlichen Auswirkungen:

Die Gesetze enthalten neben den Grundlagen für die geordnete, unfallfreie Abwicklung des Schiffsverkehrs auf Gewässern insbesondere die Fahrzeuge, Fahrzeugführung, Verkehrsgewerbe und die vom Schifffahrtswesen berührten Anlagen betreffende, im Interesse der Sicherheit der Schifffahrt und von Personen zwingend erforderliche Regelungen, wesentlich auch in gebotener Übernahme von unbefristetem EU-Recht in die nationale Rechtsordnung. Sie entziehen sich daher einer Befristung ihrer Geltungsdauer.

Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union

Die vorgesehenen Regelungen sind zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/1629 in innerstaatliches Recht erforderlich; im Übrigen fallen sie nicht in den Anwendungsbereich des Rechts der Europäischen Union.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens

Keine.

Diese Folgenabschätzung wurde mit der Version 5.4 des WFA – Tools erstellt (Hash-ID: 476540335).