

Vorblatt

Ziel(e)

- Gewährleistung von Schiffsführerprüfungen durch Aufrechterhaltung der ursprünglichen Höhe der finanziellen Entschädigung von Prüferinnen und Prüfern
- Verhinderung eines Berufsausübungsverbots von Kapitäninnen und Kapitänen und damit von personellen Engpässen für das Schifffahrtsgewerbe bei der Erbringung von Transportleistungen auf der rumänischen Seeschifffahrtsstraße Donau

Inhalt

Das Vorhaben umfasst hauptsächlich folgende Maßnahme(n):

- Herstellung der ursprünglichen Kaufkraft der Prüfungstaxen
- Erweiterung der Möglichkeit, Kapitänspatente zu ersetzen

Wesentliche Auswirkungen

Die Herstellung der ursprünglichen Kaufkraft der seit dem Jahre 1997 nicht erhöhten Prüfungstaxen für Schiffsführerprüfungen hält das Interesse geeigneter Prüferinnen und Prüfer an einer Abnahme von Schiffsführerprüfungen aufrecht, gewährleistet einen kontinuierlichen Prüfungsbetrieb und verhindert überlange Wartezeiten von Bewerberinnen und Bewerbern auf ihre Schiffsführerprüfung.

Die Einführung einer Möglichkeit zur Umschreibung auf Antrag von vor dem 01. Juli 2014 ausgestellten, hinsichtlich Donau nicht auf Seeschifffahrtsstraßen nicht enthaltende Gewässerteile eingeschränkten Kapitänspatenten auf Kapitänspatente – Schifferpatent für die Binnenschifffahrt A gemäß der Richtlinie 96/50/EG gewährleistet Kapitäninnen und Kapitänen die weitere Berufsausübung auf dem nunmehr als Seeschifffahrtsstraße ausgewiesenen Streckenabschnitt der Donau, für den sie mit ihrer Kapitänprüfung den Nachweis der erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten bereits erbracht haben. Für das Schifffahrtsgewerbe werden personelle Engpässe bei der Erbringung von Transportleistungen auf der rumänischen Seeschifffahrtsstraße Donau vermieden.

Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Die vorgesehenen Regelungen fallen hinsichtlich der Einführung zusätzlicher Möglichkeiten zur Umschreibung von Kapitänspatenten in den Anwendungsbereich des Rechts der Europäischen Union, dienen aber nicht der Erfüllung unionsrechtlicher Vorgaben. Im Übrigen fallen die vorgesehenen Regelungen nicht in den Anwendungsbereich des Rechts der Europäischen Union.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine

Wirkungsorientierte Folgenabschätzung

Änderung der Schiffsführerverordnung

Einbringende Stelle: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
 Laufendes Finanzjahr: 2014
 Inkrafttreten/ 2014
 Wirksamwerden:

Beitrag zu Wirkungsziel oder Maßnahme im Bundesvoranschlag

Das Vorhaben hat keinen direkten Beitrag zu einem Wirkungsziel.

Problemanalyse

Problemdefinition

Seit Erlassung der Schiffsführerverordnung, BGBl. II Nr. 258/1997, derzeit in der Fassung BGBl. II Nr. 313/2013, somit seit dem Jahre 1997 wurden die Prüfungstaxen für die Ablegung der Schiffsführerprüfung nicht geändert. Als Folge zwischenzeitlich inflationsbedingter Geldentwertung wird es nach Auskunft der Länder zunehmend schwieriger, geeignete Prüferinnen und Prüfer für die Abnahme von Schiffsführerprüfungen zu motivieren. Es ist daher gerechtfertigt, die Prüfungstaxen wieder an das ursprüngliche Niveau der Kaufkraft heranzuführen. Gemäß den von der Bundesanstalt Statistik Österreich veröffentlichten Inflationsraten und Indizes des Verbraucherpreisindex von 1999 bis 2013, Basis 1996, Stand Jänner 2014, ergibt sich ein Anpassungsbedarf von 37,5 %. Es wird auf volle Eurobeträge gerundet.

Die Einstufung des Donauabschnitts zwischen Braila und dem Schwarzen Meer als Seeschiffahrtsstraße erfordert die Ausstellung von Schifferpatenten für die Binnenschiffahrt A gemäß der Richtlinie 96/50/EG über die Harmonisierung der Bedingungen für den Erwerb einzelstaatlicher Schifferpatente für den Binnenschiffgüter- und -personenverkehr in der Gemeinschaft, ABl. Nr. L 235 vom 23.07.1996 S. 31, um Schiffsführern die Befahrung der gesamten Donau zu ermöglichen. Mittels Übergangsbestimmung soll gewährleistet bleiben, dass Kapitäninnen und Kapitäne, die ihren Befähigungsausweis vor dem Inkrafttreten der Änderung des 7. Teils des Schifffahrtsgesetzes in der Fassung BGBl. I Nr. 180/2013 sowie der Schiffsführerverordnung, BGBl. II Nr. 298/2013, mit 01. Juli 2014 erworben haben, ihre nach früheren Bestimmungen geltenden Berechtigungen für den gesamten Verlauf der Donau behalten, wofür sie die Nachweise ihrer Befähigung bereits erbracht haben. Somit ist Voraussetzung für die vorgesehene Umschreibung der Befähigungsausweise auf das auch die Berechtigung zur selbstständigen Schiffsführung auf dem als Seeschiffahrtsstraße ausgewiesenen Teil der Donau beinhaltende Kapitänspatent – Schifferpatent für die Binnenschiffahrt A, dass der Berechtigungsumfang des umzuschreibenden Kapitänspatents nicht auf Seeschiffahrtsstraßen nicht enthaltende Gewässerteile der Donau eingeschränkt ist.

Nullszenario und allfällige Alternativen

Aufgrund der nicht mehr angemessenen Entschädigung für Schiffsführerprüfungen würde es zunehmend schwierig, geeignete Prüferinnen und Prüfer anzuwerben. Auch wäre der Aufwand der Gebietskörperschaften nicht gedeckt. Dies käme einer Subventionierung von zu einem überwiegenden Teil für die Freizeitgestaltung erworbenen Befähigungsausweise für die selbstständige Schiffsführung durch die Allgemeinheit der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler gleich. Zur Heranführung der Prüfungstaxen an das Niveau ihrer ehemaligen Kaufkraft besteht keine Alternative.

Durch die Erklärung Rumäniens eines Teils seiner Wasserstraße Donau zur Seeschiffahrtsstraße sind Kapitäninnen und Kapitäne, die den Nachweis ihrer Befähigung zur Befahrung dieses Streckenabschnitts durch den Erwerb ihres nicht auf Seeschiffahrtsstraßen nicht enthaltende Gewässerteile der Donau eingeschränkten Befähigungsausweises bereits erbracht haben, an der weiterhin rechtmäßigen Berufsausübung in diesem Bereich gehindert. Zur Schaffung einer Möglichkeit, nunmehr alle vor dem

01. Juli 2014 ausgestellten Befähigungsausweise zur selbstständigen Schiffsführung durch das nach unionsrechtlichen Vorgaben dafür vorgesehene Dokument zu ersetzen, besteht keine Alternative.

Interne Evaluierung

Zeitpunkt der internen Evaluierung: 2019

Evaluierungsunterlagen und -methode: Im Zuge einer Evaluierung können die gegenüber der auf über langjährigen Zeitraum konstanten Anzahl an jährlich durchgeführten Schiffsführerprüfungen erfolgten Schätzung angenommenen Erträge als Mehreinnahmen gegenüber dem Status quo nochmals festgestellt werden.

Die Vermeidung der Verhinderung der Berufsausübung von Kapitäninnen und Kapitänen auf dem letzten Streckenabschnitt der Donau vor ihrer Mündung ins Schwarze Meer entzieht sich einer Evaluierungsmöglichkeit.

Ziele

Ziel 1: Gewährleistung von Schiffsführerprüfungen durch Aufrechterhaltung der ursprünglichen Höhe der finanziellen Entschädigung von Prüferinnen und Prüfern

Beschreibung des Ziels:

Mittels Aufrechterhaltung der ursprünglichen Höhe der finanziellen Entschädigung von Prüferinnen und Prüfern sollen Engpässe bei Schiffsführerprüfungen wegen sich nicht in ausreichender Anzahl zur Verfügung stellenden geeigneten Prüferinnen und Prüfern vermieden werden.

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Aufgrund des Kaufkraftverlustes der seit dem Jahre 1997 nicht veränderten Prüfungstaxen besteht die Gefahr, dass sich zukünftig geeignete Prüferinnen und Prüfer für die Durchführung von Schiffsführerprüfungen nicht mehr in ausreichender Anzahl zur Verfügung stellen.	Aufgrund angemessener finanzieller Entschädigung stehen Prüferinnen und Prüfer für die Abnahme von Schiffsführerprüfungen in ausreichender Anzahl zur Verfügung, sodass eine überlange Wartedauer für Bewerberinnen und Bewerber um Befähigungsausweise zur selbstständigen Schiffsführung auf die Durchführung der Schiffsführerprüfung vermieden werden.

Ziel 2: Verhinderung eines Berufsausübungsverbots von Kapitäninnen und Kapitänen und damit von personellen Engpässen für das Schifffahrtsgewerbe bei der Erbringung von Transportleistungen auf der rumänischen Seeschifffahrtsstraße Donau

Beschreibung des Ziels:

Kapitäninnen und Kapitäne, die ihren Befähigungsausweis zur selbstständigen Führung von Fahrzeugen auf Wasserstraßen vor dem 01. Juli 2014 erworben haben, sollen nach Erklärung Rumäniens von Teilen der Donau zur Seeschifffahrtsstraße ihren Beruf auch auf diesem Streckenabschnitt, für den sie die erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten bereits nachgewiesen haben, mittels formal ausdrücklich darauf hinweisenden Dokuments weiterhin ausüben dürfen. Dadurch sollen auch personelle Engpässe für das Schifffahrtsgewerbe vermieden werden.

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Vor dem 01. Juli 2014 ausgestellte Kapitänspatente treffen hinsichtlich des	Den bereits nachgewiesenen Kenntnissen und Fähigkeiten der Kapitäninnen und Kapitäne

Donauabschnitts, den Rumänien zur Seeschiffahrtsstraße erklärt hat, keine Aussage zum tatsächlich auch für diesen Wasserstraßenbereich nachgewiesenen Kenntnisse und Fähigkeiten.	entsprechend ist die Berufsausübung auch auf dem nunmehr als Seeschiffahrtsstraße ausgewiesenen Streckenabschnitt der Donau zwischen Braila und dem Schwarzen Meer aufgrund Ersetzung über Antrag aller vor dem 01. Juli 2014 ausgestellten Kapitänspatente durch Kapitänspatente – Schifferpatent für die Binnenschiffahrt A gemäß der Richtlinie 96/50/EG weiterhin möglich.
---	--

Maßnahmen

Maßnahme 1: Herstellung des Geldwerts der Prüfungstaxen für Schiffsführerprüfungen

Beschreibung der Maßnahme:

Die Prüfungstaxen werden an das ursprüngliche Niveau der Kaufkraft herangeführt. Gemäß den von der Bundesanstalt Statistik Österreich veröffentlichten Inflationsraten und Indizes des Verbraucherpreisindex von 1999 bis 2013, Basis 1996, Stand Jänner 2014, ergibt sich ein Anpassungsbedarf von 37,5 %. Es wird auf volle Eurobeträge gerundet. Für die Verwaltung ergeben sich durch diese Maßnahme keine zusätzlichen Anforderungen. Die Maßnahme ist geeignet und ausreichend, mittelfristig eine ausreichende Anzahl von Prüferinnen und Prüfern für die Abnahme von Schiffsführerprüfungen zu rekrutieren.

Umsetzung von Ziel 1

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Der seit dem Jahre 1997 eingetretene Kaufkraftverlust der Prüfungstaxen mindert das Interesse geeigneter Prüferinnen und Prüfer an der Abnahme von Schiffsführerprüfungen und gefährdet einen kontinuierlichen Prüfungsbetrieb. Dies kann zu überlangen Wartezeiten von Bewerberinnen und Bewerbern um ein Schiffsführerpatent führen. Bei für die Berufsausübung erforderlichen Befähigungsausweisen wie den Kapitänspatenten könnte es ertragsmindernde Auswirkungen auf das Schiffahrtsgewerbe haben, wenn mangels rechtzeitig zur Verfügung stehender ausreichender Anzahl von Schiffsführern Beförderungsleistungen nicht erbracht werden könnten.	Durch die Anpassung der Prüfungstaxen und das damit aufrecht erhaltene Interesse geeigneter Prüferinnen und Prüfer für die Abnahme von Schiffsführerprüfungen werden überlange Wartezeiten auf die Durchführung von Schiffsführerprüfungen vermieden.

Maßnahme 2: Erweiterung der Möglichkeit, Kapitänspatente zu ersetzen

Beschreibung der Maßnahme:

Es wird eine Möglichkeit eingeführt, über Antrag vor dem 01. Juli 2014 für die selbstständige Schiffsführung auf Wasserstraßen ausgestellte, hinsichtlich Donau nicht auf Seeschiffahrtsstraßen nicht enthaltende Gewässerteile eingeschränkte Kapitänspatente durch Kapitänspatente – Schifferpatent für die Binnenschiffahrt A gemäß der Richtlinie 96/50/EG zu ersetzen. Dadurch wird die weitere Berufsausübung in diesem Bereich, für den mit vor dem 01. Juli 2014 abgelegter Kapitänsprüfung die erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten bereits nachgewiesen wurden, gewährleistet.

Umsetzung von Ziel 2

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
-----------------------------------	-----------------------------------

Mit vor dem 01. Juli 2014 ausgestellten Kapitänspatenten für Wasserstraßen darf der neuerdings durch die örtlich zuständigen nationalen Instanzen als Seeschiffahrtsstraße ausgewiesene Streckenabschnitt der Donau zwischen Braila und dem Schwarzen Meer nicht in selbstständiger Schiffsführung befahren werden.

Über Antrag kann ein vor dem 01. Juli 2014 erworbenes, hinsichtlich Donau nicht auf Seeschiffahrtsstraßen nicht enthaltende Gewässerteile eingeschränktes Kapitänspatent für die selbstständige Schiffsführung auf Wasserstraßen durch ein Kapitänspatent – Schifferpatent für die Binnenschiffahrt A gemäß der Richtlinie 96/50/EG, hinsichtlich Seeschiffahrtsstraßen eingeschränkt auf die Donau, ersetzt werden. Dadurch ist Kapitäninnen und Kapitänen, welche die erforderlichen Nachweise ihrer Kenntnisse und Fähigkeiten zur selbstständigen Schiffsführung auf dem gesamten Verlauf der Donau bereits erbracht haben, weiterhin die uneingeschränkte Möglichkeit zur Ausübung ihrer Rechte und damit ihres Berufs gewahrt.

Diese Folgenabschätzung wurde mit der Version 3.2 des WFA – Tools erstellt.

Wirkungsorientierte Folgenabschätzung

Vorhabensbezeichnung: Änderung der Schiffsführerverordnung

Vorhabensart: Verordnung

Laufendes Finanzjahr: 2014

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. €	2014	2015	2016	2017	2018
Erträge		4	4	4	4	4
Aufwendungen		10	7	3	3	3
Nettoergebnis		-6	-3	1	1	1
		2014	2015	2016	2017	2018
Vollbeschäftigtenäquivalente		0,12	0,07	0,00	0,00	0,00

Erläuterung:

Die Heranführung der Prüfungstaxen an ihren ursprünglichen Geldwert bewirkt gemäß § 133 Abs. 1 SchFG zusätzliche Erträge der Gebietskörperschaften, die den Amtsaufwand der für die Prüfung zuständigen Behörde zu tragen haben; davon gebühren 75 vH den Prüfungskommissären zu gleichen Teilen als Prüferentschädigung (Aufwendungen).

Sämtliche Anträge auf Ersetzung von mit vorliegender Änderung der Schiffsführerverordnung hinzukommend vor dem Jahre 1990 sowie seit dem Jahre 1997 bis 01. Juli 2014 ausgestellten Kapitänspatenten sind in den ersten beiden Jahren nach Einführung gegenständlicher Regelung zu erwarten, um Kapitäninnen und Kapitänen, die den betreffenden, von Rumänien nunmehr als Seeschiffahrtsstraße ausgewiesenen Bereich der Donau regelmäßig befahren, weiterhin die ungehinderte Ausübung ihrer Rechte und damit ihres Berufs zu gewährleisten.

Erläuterung der Bedeckung:

Die bloße Anpassung der Prüfungstaxen bewirkt keinen zusätzlichen Verwaltungsaufwand und damit keine zusätzlichen Aufwendungen.

Im Zeitraum von zwei Jahren und bei zu erwartenden ca. 100 Anwendungsfällen im ersten Jahr und 50 im zweiten Jahr nach Einführung der Regelung zur Ersetzung der vor dem Jahre 1990 sowie seit Erlassung des Schifffahrtsgesetzes, BGBl. I Nr. 62/1997, bis 01. Juli 2014 ausgestellten Kapitänspatente ist die Bedeckung aus vorhandenen Mitteln des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie gegeben.

Finanzielle Auswirkungen für Länder

	in Tsd. €	2014	2015	2016	2017	2018
Erlöse		36	36	36	36	36
Kosten		27	27	27	27	27
Netto		9	9	9	9	9

Erläuterung:

Die Erhöhung der Prüfungstaxen bewirkt gemäß § 133 Abs. 1 SchFG zusätzliche Erlöse der Gebietskörperschaften, die den Amtsaufwand der für die Prüfung zuständigen Behörde zu tragen haben; davon gebühren 75 vH den Prüfungskommissären zu gleichen Teilen als Prüferentschädigung (Kosten).

Erläuterung der Bedeckung:

Die bloße Erhöhung der Prüfungstaxen bewirkt keinen zusätzlichen Verwaltungsaufwand und damit keine zusätzlichen Kosten.

Aus dem Vorhaben ergeben sich keine finanziellen Auswirkungen für Gemeinden und Sozialversicherungsträger.

Anhang mit detaillierten Darstellungen

Detaillierte Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Personalaufwand

Jahr	Körperschaft	Verw.gr.	VBÄ	Personalaufw.
2014	Bund	VD-Gehob. Dienst 3 A2/GL-A2/4; B: DK III- IV; PF 2/3 und 3b; PF 3	0,03	1.962,36
2014	Bund	VD-Sonst.Dienste A4-A7; D, E; P2-P5; PF 6	0,09	3.374,27
2015	Bund	VD-Gehob. Dienst 3 A2/GL-A2/4; B: DK III- IV; PF 2/3 und 3b; PF 3	0,02	1.334,41
2015	Bund	VD-Sonst.Dienste A4-A7; D, E; P2-P5; PF 6	0,05	1.912,08

Betrieblicher Sachaufwand

Arbeitsplatzbezogener betrieblicher Sachaufwand

Der Arbeitsplatzbezogene betriebliche Sachaufwand wurde mit 35% berechnet.

Weitere Aufwendungen

Jahr	Bezeichnung	Körperschaft	Gesamt (in €)
2014	Zusätzliche Entschädigung der Prüfungskommissäre durch angepasste Prüfungstaxen	Bund	2.880,00
2014	Zusätzliche Entschädigung der Prüfungskommissäre durch angepasste Prüfungstaxen	Länder	27.167,00
2015	Ident zum Vorjahr		
2016	Ident zum Vorjahr		
2017	Ident zum Vorjahr		
2018	Ident zum Vorjahr		

Weitere Erträge

Jahr	Bezeichnung	Körperschaft	Gesamt (in €)
2014	Mehreinnahmen durch angepasste Prüfungstaxen	Bund	3.840,00
2014	Mehreinnahmen durch angepasste Prüfungstaxen	Länder	36.222,00
2015	Ident zum Vorjahr		
2016	Ident zum Vorjahr		
2017	Ident zum Vorjahr		
2018	Ident zum Vorjahr		

Diese Folgenabschätzung wurde mit der Version 3.2 des WFA – Tools erstellt.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfs:

Seit Erlassung der Schiffsführerverordnung, BGBl. II Nr. 258/1997, derzeit in der Fassung BGBl. II Nr. 313/2013, somit seit dem Jahre 1997 wurden die Prüfungstaxen für die Ablegung der Schiffsführerprüfung nicht geändert. Als Folge zwischenzeitlich inflationsbedingter Geldentwertung wird es nach Auskunft der Länder zunehmend schwieriger, geeignete Prüferinnen und Prüfer für die Abnahme von Schiffsführerprüfungen zu motivieren. Es ist daher gerechtfertigt, die Prüfungstaxen wieder an das ursprüngliche Niveau der Kaufkraft heranzuführen. Gemäß den von der Bundesanstalt Statistik Österreich veröffentlichten Inflationsraten und Indizes des Verbraucherpreisindex von 1999 bis 2013, Basis 1996, Stand Jänner 2014, ergibt sich ein Anpassungsbedarf von 37,5 %. Es wird auf volle Eurobeträge gerundet.

Die Einstufung des Donauabschnitts zwischen Braila und dem Schwarzen Meer als Seeschiffahrtsstraße erfordert die Ausstellung von Kapitänspatenten – Schifferpatent für die Binnenschiffahrt A gemäß der Richtlinie 96/50/EG, um Schiffsführern die Befahrung der gesamten Donau zu ermöglichen. Mittels Erweiterung der mit Inkrafttreten der Schiffsführerverordnung, BGBl. II Nr. 298/2013, ab 01. Juli 2014 geltenden Übergangsbestimmung soll gewährleistet bleiben, dass auch jene Kapitäninnen und Kapitäne, die ihren Befähigungsausweis vor dem Inkrafttreten des Schifffahrtsgesetzes 1990, BGBl. Nr. 87/1989, und nach dem Inkrafttreten des Schifffahrtsgesetzes, BGBl. II Nr. 62/1997, bis zum Inkrafttreten der Änderung des 7. Teils – Schiffsführung dieses Gesetzes in der Fassung BGBl. I Nr. 180/2013 sowie daran gebundenem Inkrafttreten der Schiffsführerverordnung, BGBl. II Nr. 298/2013, mit 01. Juli 2014 erworben haben und noch erwerben, ihre nach früheren Bestimmungen geltenden Berechtigungen für den gesamten Verlauf der Donau behalten, wofür sie die Nachweise ihrer Befähigung bereits erbracht haben. Voraussetzung für eine vorgesehene Umschreibung der Befähigungsausweise auf das auch die Berechtigung zur selbstständigen Schiffsführung auf Seeschiffahrtsstraßen beinhaltende Kapitänspatent – Schifferpatent für die Binnenschiffahrt A ist, dass der Berechtigungsumfang des umzuschreibenden bzw. zu ersetzenden Kapitänspatents nicht bereits auf Seeschiffahrtsstraßen nicht enthaltende Gewässerteile der Donau eingeschränkt ist. Die vorliegende Änderung bezieht gegenüber der bisherigen Regelung Inhaberinnen und Inhaber von Kapitänspatenten mit ein, die ihren Befähigungsausweis vor dem Inkrafttreten des Schifffahrtsgesetzes 1990 und nach Inkrafttreten des Schifffahrtsgesetzes, BGBl. II Nr. 62/1997, bis zum Inkrafttreten der Änderung des 7. Teils des Schifffahrtsgesetzes mit 01. Juli 2014 erworben haben bzw. noch erwerben.

Kompetenzgrundlage:

In kompetenzrechtlicher Hinsicht stützt sich die im Entwurf vorliegende Verordnung auf Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG (Verkehrswesen bezüglich der Schifffahrt, soweit diese nicht unter Art. 11 fällt).

Besonderer Teil

Zu Z 1 (§ 10 – Prüfungstaxen):

Seit Erlassung der Schiffsführerverordnung, BGBl. II Nr. 258/1997, derzeit in der Fassung BGBl. II Nr. 313/2013, somit seit dem Jahre 1997 wurden die Prüfungstaxen für die Ablegung der Schiffsführerprüfung nicht geändert. Als Folge zwischenzeitlich inflationsbedingter Geldentwertung wird es nach Auskunft der Länder zunehmend schwieriger, geeignete Prüferinnen und Prüfer für die Abnahme von Schiffsführerprüfungen zu motivieren. Es ist daher gerechtfertigt, die Prüfungstaxen wieder an das ursprüngliche Niveau der Kaufkraft heranzuführen. Gemäß den von der Bundesanstalt Statistik Österreich veröffentlichten Inflationsraten und Indizes des Verbraucherpreisindex von 1999 bis 2013, Basis 1996, Stand Jänner 2014, ergibt sich ein Anpassungsbedarf von 37,5 %. Es wird auf volle Eurobeträge gerundet. Die Prüfungstaxe für das mit der Schiffsführerverordnung, BGBl. II Nr. 298/2013, eingeführte Streckenzeugnis wurde an das bisherige Niveau angepasst bemessen und ist somit von gegenständlicher Maßnahme mit umfasst.

Zu Z 2 (§ 13 – Inkrafttreten)

Die Änderungen treten zeitgleich mit der Stammfassung der Verordnung in Kraft.

Zu Z 3 (§ 15 – Übergangsbestimmungen):

Nach mit 01. Juli 2014 unmittelbar vor ihrem Inkrafttreten stehender Rechtslage im Umfang des 7. Teils des Schifffahrtsgesetzes, BGBl. I Nr. 62/1997 in der Fassung BGBl. II Nr. 180/2013, und der dazu

erlassenen Schiffsführerverordnung, BGBl. II Nr. 298/2013, kann gemäß deren § 15 Z 1 das gemäß ehemals geltendem Schifffahrtsgesetz 1990, BGBl. Nr. 87/1989, ausgestellte Kapitänspatent A (gültig auf Binnenwasserstraßen) durch ein Kapitänspatent – Schifferpatent für die Binnenschifffahrt A (gültig darüber hinaus auch auf Seeschifffahrtsstraßen) ersetzt werden.

Dies wurde notwendig, weil die rumänischen Behörden den seit jeher als (Binnen-)Wasserstraße geltenden Mündungsbereich der Donau zwischen Braila und Sulina nunmehr als Seeschifffahrtsstraße definieren und die gemäß der bis einschließlich 30. Juni 2014 geltenden Rechtslage ausgestellten Kapitänspatente für die selbstständige Schiffsführung in diesem Bereich nicht mehr anerkennen. Dieser Donauabschnitt ist jedoch in Österreich seit jeher von der Kapitänsprüfung für Wasserstraßen mit umfasst. Weiters unterscheiden sich die von Rumänien im Jahre 1992 erlassenen, seither im Wesentlichen unveränderten schifffahrtspolizeilichen Vorschriften für diesen Donauabschnitt weniger von den schifffahrtspolizeilichen Vorschriften für Binnenwasserstraßen gemäß CEVNI (*Code Européen des Voies de la Navigation Intérieure* – Europäische Regeln für Binnenwasserstraßen der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen) als von den Kollisionsverhütungsregeln für Seeschifffahrtsstraßen gemäß dem Übereinkommen von 1972 über die internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See samt Anlagen (COLREG 1972), BGBl. Nr. 380/1972 in der Geltung BGBl. Nr. 529/1977. Aus diesen Gründen war es geboten und gerechtfertigt, die Übergangsbestimmung des § 15 Z 1 der Schiffsführerverordnung, BGBl. II Nr. 298/2013, zu erlassen.

Diese Bestimmung erweist sich numehr als einerseits zu eng, andererseits zu weit gefasst. Zu eng, weil auch die Prüfungen für die vor dem Inkrafttreten des Schifffahrtsgesetzes 1990 ausgestellten Kapitänspatente für Wasserstraßen sowie für die Kapitänspatente – Schifferpatente für die Binnenschifffahrt B gemäß dem Schifffahrtsgesetz, BGBl. I Nr. 62/1997, die vor dem Inkrafttreten der Novelle gemäß BGBl. I Nr. 180/2013 ausgestellt wurden und noch werden, den Mündungsbereich der Donau mit umfasst haben bzw. umfassen und die Übergangsbestimmung daher auch für diese Patente gelten müsste; zu weit, weil mit einem Kapitänspatent – Schifferpatent für die Binnenschifffahrt A, umgeschrieben auf Grundlage der gemäß Schiffsführerverordnung, BGBl. II Nr. 298/2013, mit 01. Juli 2014 in Kraft tretenden Regelung, das Befahren aller Seeschifffahrtsstraßen möglich wäre, also auch derjenigen, auf denen die Kollisionsverhütungsregeln für Seeschifffahrtsstraßen vollinhaltlich gelten. Diese waren und sind jedoch nicht Gegenstand früherer und derzeitiger Kapitänsprüfungen. Da die Schiffsführerverordnung, BGBl. II Nr. 298/2013, gemäß der eine Umschreibung auch solcher in den Jahren 1990 bis 1997 gemäß Schifffahrtsgesetz 1990 erteilten Patente auf das Kapitänspatent – Schifferpatent für die Binnenschifffahrt A möglich wäre, erst mit 01. Juli 2014 in Kraft tritt, ist ein Eingriff in bestehende Rechte ausgeschlossen. Im Übrigen ist die Regelung an das Formalerfordernis, dass aus Befähigungsausweisen der Umfang der Berechtigungen, für welche die erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten nachgewiesen wurden, hervorzugehen hat, anzupassen.

Zu Z 4:

Redaktionelle Änderung.