

Vorblatt

Ziele

- Ziel 1: Zeitlich abgestimmte und fristgerechte Fertigstellung des TEN-V-Netzes durch harmonisierende Maßnahmen (Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187)
- Ziel 2: Minimierung der Treibhausgase, die durch die Schifffahrt verursacht werden
- Ziel 3: Standardisierung der schifffahrtspolizeilichen Kontrollen und Datenaufnahmen bei Havarien
- Ziel 4: Verwaltungsvereinfachung und Senkung des administrativen Aufwandes
- Ziel 5: Begleitende Umsetzung der Verordnung (EU) 2022/869 (transeuropäische Netze – Energie) im UVP-G 2000

Inhalt

Das Vorhaben umfasst hauptsächlich folgende Maßnahmen:

- Maßnahme 1: Vorrang von Vorhaben, die für das transeuropäische Verkehrsnetz von Bedeutung sind
- Maßnahme 2: Ausrichtung des Schifffahrtsgesetzes im Sinne des Klimaschutzes, des Vorsorgeprinzips und der Nachhaltigkeit
- Maßnahme 3: Einrichtung einer Kontrolldatenbank
- Maßnahme 4: Verlängerung von bereits abgelaufenen Schiffsführerpatenten
- Maßnahme 5: Verzeichnis der zuständigen Behörden betreffend das Binnenschifffahrtsgewerbe
- Maßnahme 6: Aktualisierung des Umsetzungshinweises

Wesentliche Auswirkungen

Das Vorhaben hat wesentliche Auswirkungen auf folgende Wirkungsdimension(en):

Finanzielle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen auf den Bundeshaushalt und andere öffentliche Haushalte

Vereinfachte Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Im Rahmen der Novelle wird ein elektronisches Kontrollregister geschaffen, in diesem werden das eintragende Kontrollorgan sowie die zugehörige Organisationseinheit, Kennzeichen, Fahrzeugtyp und Name des kontrollierten Fahrzeugs bzw. Verbandes, erfolgte Kontrollen und Kontrollergebnisse verarbeitet. Im Falle von Beanstandungen oder Havarien werden zusätzlich Name, Geburtsdatum, Geburtsort, Staatsangehörigkeit, Arbeitgeber bzw. Arbeitgeberin (bei Besatzungsmitgliedern), Befähigungszeugnisse sowie Funktion der überprüften Person, Zustelladresse, sowie falls bekannt gegeben Mail-Adresse und Telefonnummer der überprüften Person, Schiffsurkunden, Besatzungs- und Ladungsdokumente, Niederschrift, Beanstandungen, Schadensdokumentation und behördliche Maßnahmen verarbeitet.

Die anfallenden Investitionskosten werden sich auf ca. 150.000 EUR belaufen. Dieser Betrag wird durch das Budget der Abt. IV/W2 bedeckt.

Der Betrieb des Kontrollregisters soll durch das Budget der IKT-Abteilung des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur getragen werden.

Den Bundesländern entstehen im Zusammenhang mit dem Kontrollregister keine weiteren Kosten.

Finanzielle Auswirkungen pro Maßnahme

Maßnahme (in Tsd. €)	2023	2024	2025	2026	2027
Investitionskosten für die Erstellung des Kontrollregisters	0	0	75	75	0

Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union

Das Vorhaben geht über eine verpflichtende Umsetzung zwingender Vorschriften des Unionsrechtes hinaus

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens

Keine

Vereinfachte wirkungsorientierte Folgenabschätzung

Novelle 2025 - Änderung des SchFG und UVP-G 2000

Einbringende Stelle: Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur

Titel des Vorhabens: Bundesgesetz, mit dem das Schifffahrtsgesetz und das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 geändert wird

Vorhabensart:	Gesetz	Inkrafttreten/ Wirksamwerden:	2025
Erstellungsjahr:	2023	Letzte Aktualisierung:	18. April 2025

Beitrag zu Wirkungsziel oder Maßnahme im Bundesvoranschlag

Beitrag zu:

- Wirkungsziel: Verbesserung der Verkehrssicherheit (Untergliederung 41 Mobilität - Bundesvoranschlag 2024)

Problemanalyse

Problemdefinition

Der vorliegende Entwurf dient der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187/EU über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V), Abl.-Nr ABL L 258 vom 20.01.2021 S. 1. Das Ziel der Richtlinie (EU) 2021/1187/EU ist eine zeitlich abgestimmte und

fristgerechte Fertigstellung des TEN-V-Netzes durch harmonisierende Maßnahmen zu ermöglichen. Künftig sollen Verfahren betreffend Vorhaben innerhalb des Anwendungsbereiches der Richtlinie (EU) 2021/1187/EU prioritär behandelt werden, um eine rasche und effiziente Durchführung zu gewährleisten.

Bereits jetzt zeigt sich, dass die Folgen des Klimawandels verheerend sind. Auch in der Schifffahrt können noch zahlreiche Schritte gesetzt werden um Ursachen und Risikofaktoren des Klimawandels zu verändern bzw. zu minimieren.

Derzeit kommt es aufgrund fehlender Vernetzung zwischen den schifffahrtspolizeilichen Organen zu Doppelkontrollen von Fahrzeugen. Ebenso werden dzt. alle Formulare handschriftlich ausgefüllt, was zu einer längeren Bearbeitungsdauer und unterschiedlichen Handhabung zwischen den einzelnen Dienststellen führt.

Bisher konnten Befähigungsausweise nur verlängert werden, sofern sie zum Zeitpunkt der Antragstellung noch gültig waren. Da die Gültigkeit mancher Befähigungsausweise auf ein Jahr eingeschränkt war, führt dies immer wieder zu Schwierigkeiten, die Frist einzuhalten. Der Nachweis der Fähigkeit ein Schiff zu führen wurde jedoch durch die abgelegte Prüfung bereits erbracht. Bei der Verlängerung eines gültigen Befähigungsausweises wird ebenso nicht überprüft, ob und wie oft der Patentinhaber in den letzten Jahren Schiffe geführt hat.

Ebenfalls sollen Bestimmungen präzisiert und formale Änderungen und Klarstellungen vorgenommen werden und von allen zuständigen Behörden ein Verzeichnis über die gewerbsmäßige Schifffahrt geführt werden.

Der vorliegende Entwurf dient auch der Anpassung der Bestimmungen im 6. Abschnitt (Besondere Bestimmungen für Vorhaben von gemeinsamem Interesse) des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 26/2023) zur Umsetzung der Verordnung (EU) 2022/869 zu Leitlinien für die transeuropäische Energieinfrastruktur, zur Änderung der Verordnungen (EG) 715/2009, (EU) 2019/942 und (EU) 2019/943 sowie der Richtlinien 2009/73/EG und (EU) 2019/944 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) 347/2013, ABl. L 152 vom 3.6.2022 S. 45.

Datenschutz-Folgenabschätzung gem. Art 35 EU-Datenschutz-Grundverordnung

Die Verarbeitung von Informationen und sohin Daten über mögliche Verstöße gegen schifffahrtsrechtliche Vorschriften - sohin Verwaltungsübertretungen - ist ein Bestandteil der geplanten Kontrolldatenbank (§ 4a SchFG) und daher Teil des den Bezugspunkt für die Datenschutzfolgeabschätzung nach Art. 35 DSGVO bildenden Verarbeitungsvorganges.

Im Rahmen der durchgeführten Datenschutzfolgeabschätzung wurden die Risiken des Verlustes der Verfügbarkeit, der Integrität und der Vertraulichkeit geprüft.

Die Eintrittswahrscheinlichkeit dieser Risiken ist ohne Berücksichtigung etwaiger Abhilfemaßnahme unwahrscheinlich, deren Auswirkungen reichen von vernachlässigbar bis mittel.

Es sind technische Maßnahmen geplant und sollen durch den noch zu beauftragenden Dienstleister umgesetzt werden um die Risiken zu minimieren. Bei der Verarbeitung im Sinne des geplanten § 4a SchFG werden im Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur und durch die beauftragten Dienstleister hohe Sicherheitsstandards eingehalten, so wird den Rechten und berechtigten Interessen der Betroffenen Rechnung getragen.

Ziele

Ziel 1: Zeitlich abgestimmte und fristgerechte Fertigstellung des TEN-V-Netzes durch harmonisierende Maßnahmen (Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187)

Beschreibung des Ziels:

Das Ziel der Richtlinie (EU) 2021/1187 ist eine zeitlich abgestimmte und fristgerechte Fertigstellung des TEN-V-Netzes durch harmonisierende Maßnahmen zu ermöglichen. Künftig sollen Verfahren betreffend Vorhaben innerhalb des Anwendungsbereiches der Richtlinie (EU) 2021/1187 prioritär behandelt werden, um eine rasche und effiziente Durchführung zu gewährleisten.

Umsetzung durch:

Maßnahme 1: Vorrang von Vorhaben, die für das transeuropäische Verkehrsnetz von Bedeutung sind

Ziel 2: Minimierung der Treibhausgase, die durch die Schifffahrt verursacht werden

Beschreibung des Ziels:

Ein wesentliches Ziel – auch im Bereich des Schifffahrtsrechts – ist das Erreichen der im UN Pariser Klimaübereinkommen vereinbarten Ziele insbesondere den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 Grad Celsius gegenüber vorindustriell zu beschränken, möglichst auf nicht mehr als 1,5 Grad, sind die Treibhausgasemissionen global bis 2030 um zumindest 45% abzusenken (IPCC sechster Sachstandsbericht und Glasgow Klimapakt 2021 der Conference of Parties zum Klimaübereinkommen), und danach auf netto-Null abzusenken, d.h. dann noch erfolgende Treibhausgasemissionen durch äquivalente Bindung von CO2 auszugleichen, und letzteres global spätestens Mitte des Jahrhunderts zu erreichen.

Umsetzung durch:

Maßnahme 2: Ausrichtung des Schifffahrtsgesetzes im Sinne des Klimaschutzes, des Vorsorgeprinzips und der Nachhaltigkeit

Ziel 3: Standardisierung der schifffahrtspolizeilichen Kontrollen und Datenaufnahmen bei Havarien

Beschreibung des Ziels:

Die Vollziehung der schifffahrtspolizeilichen Kontrollen und Aufgaben bei Havarien sollen vereinheitlicht und koordiniert und so für Verwaltung und Bürger:innen eine beidseitige Verbesserung geschaffen werden.

Umsetzung durch:

Maßnahme 3: Einrichtung einer Kontrolldatenbank

Ziel 4: Verwaltungsvereinfachung und Senkung des administrativen Aufwandes

Beschreibung des Ziels:

Im Rahmen der Anwendung des Gesetzes zeigten sich Bereiche in denen eine Vereinfachung bzw. Optimierung der Rechtslage für Bürger:innen und Verwaltung möglich ist.

Umsetzung durch:

Maßnahme 4: Verlängerung von bereits abgelaufenen Schiffsführerpatenten

Maßnahme 5: Verzeichnis der zuständigen Behörden betreffend das Binnenschiffahrtsgewerbe

Ziel 5: Begleitende Umsetzung der Verordnung (EU) 2022/869 (transeuropäische Netze – Energie) im UVP-G 2000

Beschreibung des Ziels:

Ziel der Verordnung ist eine effiziente Durchführung von Vorhaben auf der Unionsliste durch die Straffung, engere Koordinierung und Beschleunigung der Genehmigungsverfahren und durch eine größere Transparenz und Beteiligung der Öffentlichkeit.

Umsetzung durch:

Maßnahme 6: Aktualisierung des Umsetzungshinweises

Maßnahmen**Maßnahme 1: Vorrang von Vorhaben, die für das transeuropäische Verkehrsnetz von Bedeutung sind**

Beschreibung der Maßnahme:

Das Ziel der Richtlinie (EU) 2021/1187 ist eine zeitlich abgestimmte und fristgerechte Fertigstellung des TEN-V-Netzes durch harmonisierende Maßnahmen zu ermöglichen. Künftig sollen Verfahren betreffend Vorhaben innerhalb des Anwendungsbereiches der Richtlinie (EU) 2021/1187 prioritär behandelt werden, um eine rasche und effiziente Durchführung zu gewährleisten. Zudem sollen zusätzliche Verfahrensbestimmungen im UVP-G 2000 betreffend der Vollständigkeitsprüfung der Behörde eingeführt werden.

Umsetzung von:

Ziel 1: Zeitlich abgestimmte und fristgerechte Fertigstellung des TEN-V-Netzes durch harmonisierende Maßnahmen (Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187)

Maßnahme 2: Ausrichtung des Schifffahrtsgesetzes im Sinne des Klimaschutzes, des Vorsorgeprinzips und der Nachhaltigkeit

Beschreibung der Maßnahme:

Im Rahmen dieses Entwurfes soll das SchFG im Sinne des Klimaschutzes, des Vorsorgeprinzips und der Nachhaltigkeit ausgerichtet werden. Die Berücksichtigung von Klimaschutzaspekten bei der Erlassung von Entscheidungen und Verordnungen durch die Schifffahrtsbehörden wird festgelegt, um verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen im Einklang mit den Zielen des Klimaschutzgesetzes, BGBI I Nr. 58/2017 zu vermeiden und so eine klimagerechte Mobilität zu schaffen. In diesem Zusammenhang ist insbesondere die Errichtung von Landstromanlagen von Bedeutung.

Umsetzung von:

Ziel 2: Minimierung der Treibhausgase, die durch die Schifffahrt verursacht werden

Maßnahme 3: Einrichtung einer Kontrolldatenbank

Beschreibung der Maßnahme:

Um die Vollziehung des Schifffahrtsrechts für die schifffahrtspolizeilichen Organe zu erleichtern, wird die Rechtsgrundlage zur Implementierung einer Kontrolldatenbank geschaffen.

Umsetzung von:

Ziel 3: Standardisierung der schifffahrtspolizeilichen Kontrollen und Datenaufnahmen bei Havarien

Maßnahme 4: Verlängerung von bereits abgelaufenen Schiffsführerpatenten

Beschreibung der Maßnahme:

Der Nachweis der Fähigkeit ein Schiff zu führen wurde durch die abgelegte Prüfung bereits erbracht, daher werden nunmehr - unbeschadet der Regelungen betreffend Richtlinie (EU) 2397/2017 - durch Zeitablauf ungültig gewordene Patente bei Vorliegen der Voraussetzungen über Antrag verlängert

Umsetzung von:

Ziel 4: Verwaltungsvereinfachung und Senkung des administrativen Aufwandes

Maßnahme 5: Verzeichnis der zuständigen Behörden betreffend das Binnenschifffahrtsgewerbe

Beschreibung der Maßnahme:

Die für die gewerbsmäßige Schifffahrt zuständigen Behörden sollen zur leichteren Nachvollziehbarkeit Verzeichnisse über Konzessionen und Werkverkehr führen.

Umsetzung von:

Ziel 4: Verwaltungsvereinfachung und Senkung des administrativen Aufwandes

Maßnahme 6: Aktualisierung des Umsetzungshinweises

Beschreibung der Maßnahme:

Mit der Aktualisierung des Umsetzungshinweises wird klargestellt, dass statt der TEN-E-Verordnung (EU) 347/2013 zu Leitlinien für die transeuropäische Energieinfrastruktur nunmehr die Verordnung (EU) 2022/869 anzuwenden ist.

Umsetzung von:

Ziel 5: Begleitende Umsetzung der Verordnung (EU) 2022/869 (transeuropäische Netze – Energie) im UVP-G 2000

Abschätzung der Auswirkungen

Vereinfachte Darstellung zu den finanziellen Auswirkungen

Im Rahmen der Novelle wird ein elektronisches Kontrollregister geschaffen, in diesem werden das eintragende Kontrollorgan sowie die zugehörige Organisationseinheit, Kennzeichen, Fahrzeugtyp und Name des kontrollierten Fahrzeuges bzw. Verbandes, erfolgte Kontrollen und Kontrollergebnisse verarbeitet. Im Falle von Beanstandungen oder Havarien werden zusätzlich Name, Geburtsdatum, Geburtsort, Staatsangehörigkeit, Arbeitgeber bzw. Arbeitgeberin (bei Besatzungsmitgliedern), Befähigungszeugnisse sowie Funktion der überprüften Person, Zustelladresse, sowie falls bekannt gegeben Mail-Adresse und Telefonnummer der überprüften Person, Schiffsurkunden, Besatzungs- und Ladungsdokumente, Niederschrift, Beanstandungen, Schadensdokumentation und behördliche Maßnahmen verarbeitet.

Die anfallenden Investitionskosten werden sich auf ca. 150.000 EUR belaufen. Dieser Betrag wird durch das Budget der Abt. IV/W2 bedeckt.

Der Betrieb des Kontrollregisters soll durch das Budget der IKT-Abteilung des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur getragen werden.

Den Bundesländern entstehen im Zusammenhang mit dem Kontrollregister keine weiteren Kosten.

Finanzielle Auswirkungen pro Maßnahme

Maßnahme (in Tsd. €)	2023	2024	2025	2026	2027
Investitionskosten für die Erstellung des Kontrollregisters	0	0	75	75	0

Auswirkungen auf die Gleichstellung von Frauen und Männern

Auswirkungen aufgrund von direkten Leistungen

Das Vorhaben hat keine wesentlichen Auswirkungen aufgrund von direkten Leistungen

Erläuterung:

Im Rahmen der Novelle wird ein elektronisches Kontrollregister geschaffen, in dem die eintragende Behörde, das Kontrollorgan, Name, Geburtsdatum, Befähigungszeugnisse der überprüften Person, Zustelladresse, erfolgte Kontrollen und Beanstandungen, Schiffsurkunden und andere Dokumente sowie Niederschriften und deren Signatur verarbeitet werden. Die anfallenden Investitionskosten werden sich auf ca. 150.000 EUR belaufen, der Betrieb wird voraussichtlich von der ressortinternen IKT durchgeführt werden.

Verteilung des erwarteten Steueraufkommens sowie der direkten und indirekten Be- und Entlastung auf Frauen und Männer

Auswirkungen auf die Umwelt

Auswirkungen auf Luft oder Klima

Das Vorhaben hat keine wesentlichen Auswirkungen auf Emissionen von Staub, Stickstoffoxiden oder Treibhausgasen

Erläuterung:

Die Landstromanlagen sollen einen wichtigen Beitrag zur Einsparung von Treibstoff sowie zur Verhinderung von Lärmemissionen der Dieselaggregate leisten.

Angaben zur Wesentlichkeit

Nach Einschätzung der einbringenden Stelle sind folgende Wirkungsdimensionen vom gegenständlichen Vorhaben nicht wesentlich betroffen im Sinne der Anlage 1 der WFA-Grundsatz-verordnung.

Wirkungsdimension	Subdimension der Wirkungsdimension	Wesentlichkeitskriterium
Umwelt	Luft oder Klima	<ul style="list-style-type: none">- Veränderung der gesamtösterreichischen Emissionen der Feinstaubfraktion PM10 um mehr als 3,5 Tonnen pro Jahr oder von Stickstoffoxiden um mehr als 14 Tonnen pro Jahr oder- Änderung der Treibhausgasemissionen um 10 000 Tonnen CO₂-Äquivalent pro Jahr

Dokumentinformationen

Vorlagenversion: V2.024

Schema: BMF-S-WFA-v.1.11

Deploy: 2.11.2.RELEASE

Datum und Uhrzeit: 18.04.2025 11:38:25

WFA Version: 1.13

OID: 1235

B0|D0|H0|I0