

Erläuterungen

Artikel I

Allgemeiner Teil

Der vorliegende Entwurf dient der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V), Abl.-Nr. L 258 vom 20.01.2021 S. 1. Die Umsetzung betreffend den Bereich Schifffahrt erfolgt im Schifffahrtsgesetz – SchFG, BGBl. I Nr. 62/1997. Das Ziel der Richtlinie (EU) 2021/1187 ist eine zeitlich abgestimmte und fristgerechte Fertigstellung des TEN-V-Netzes durch harmonisierende Maßnahmen zu ermöglichen.

Um die Vollziehung des Schifffahrtsrechts für die schifffahrtspolizeilichen Organe zu erleichtern, wird die Rechtsgrundlage zur Implementierung einer Kontrolldatenbank geschaffen. Diese soll Kontrollen effizienter sowie zielgerichteter ermöglichen und trägt daher zur Verwaltungsvereinfachung bei.

Im Rahmen dieses Entwurfes soll das SchFG im Sinne des Klimaschutzes, des Vorsorgeprinzips und der Nachhaltigkeit ausgerichtet werden. In diesem Zusammenhang ist insbesondere die Errichtung von Landstromanlagen von Bedeutung um verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen zu vermeiden und so eine klimagerechte Mobilität zu schaffen.

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

Zu Z 1 Inhaltsverzeichnis

Im Inhaltsverzeichnis werden die erforderlichen Anpassungen vorgenommen.

Zu Z 2 (§ 1 Abs. 4)

Aufgrund von Änderungen in den § 6 und § 38 und § 42 ist die Bestimmung anzupassen.

Zu Z 3 (§ 2 Z 49 bis 55)

Die Begriffsbestimmungen der Richtlinie (EU) 2021/1187 waren zu übernehmen.

Zu Z 4 (§4a)

Derzeit kommt es zwischen den schifffahrtspolizeilichen Organen mitunter zu Doppelkontrollen von Fahrzeugen. Ebenso werden die Formulare handschriftlich ausgefüllt, was zu einer längeren Bearbeitungsdauer und unterschiedliche Handhabung zwischen den einzelnen Dienststellen führt. Aus diesen Gründen soll die Möglichkeit für ein Kontrollregister geschaffen werden, in dem insbesondere Daten der Schiffe und der beteiligten Personen sowie Kontrollen und Beanstandungen eingetragen und auch Informationen im Rahmen von Havarien verarbeitet werden können. Die Schaffung dieser Datenbank würde zu einer erheblichen Verwaltungsvereinfachung und Vereinheitlichung beitragen. Der Schutz der personenbezogenen Daten wird durch eine Beschränkung der Zugriffsrechte und technische Vorkehrungen erreicht.

Zu Z 5 (§ 38 Abs. 7a)

Die Schaffung einheitlicher Aus- und Fortbildungsmaßnahmen und eine Verpflichtung zur Absolvierung dieser durch Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes erhöht das Qualitätsniveau bei den vollziehenden Behörden.

Zu Z 6 (§ 38 Abs. 8 Z 2)

Ein Verweis war bei der letzten Novelle des SchFG nicht angepasst worden, dies war daher nachzuholen. Auch die Voraussetzung für Bedienstete der Schleusenaufsicht wird wieder an die Voraussetzungen für Schiffsführerinnen und Schiffsführer angepasst und das Erfordernis der Verlässlichkeit daher gestrichen.

Zu Z 7 (§ 38 Abs. 11)

Es erfolgt die Anpassung eines Paragraphenverweises.

Zu Z 8 (§ 40 Abs. 3 Z 2)

Es waren Verweis bei der letzten Novelle des SchFG nicht angepasst worden, dies war nachzuholen. Die Anforderungen an Hafenmeister werden wieder an die Voraussetzungen für Schiffsführerinnen und Schiffsführer angepasst und das Erfordernis der Verlässlichkeit wird daher gestrichen.

Zu Z 9 (§ 42 Abs. 4a und Abs. 4b)

Den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes wird nunmehr die Berechtigung zur Einhebung von Organstrafverfügungen im Rahmen ihrer Zuständigkeit erteilt.

Zu Z 10 (§ 42 Abs. 5)

Es erfolgen formale Änderungen.

Zu Z 11 (§ 42 Abs. 6)

Es erfolgt eine Klarstellung welchem Ressort die eingehobenen Geldbeträge zufließen, sofern der Bund die Gebietskörperschaft ist, die den Amtsaufwand zu tragen hat.

Zu Z 12 (§ 47a)**Abs. 1**

Es wird der Beginn des Genehmigungsverfahrens geregelt.

Abs. 2

Vorhaben des Art. 1 Abs. 1 lit. a und b der Richtlinie (EU) 2021/1187 müssen prioritär behandelt werden, ebenso ist für eine effiziente Durchführung Sorge zu tragen.

Abs. 3

Im Falle grenzüberschreitender Genehmigungsverfahren arbeitet der Bundesminister/die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie im Sinne des Art. 7 der Richtlinie mit den benannten Behörden der betroffenen Mitgliedstaaten zusammen, um einen gemeinsamen Zeitplan für das Verfahren festzulegen. Die gemäß Art. 45 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 benannten europäischen Koordinatoren sind über grenzüberschreitende Verfahren zu informieren, um die Zusammenarbeit zwischen den betroffenen Mitgliedstaaten zu erleichtern und einen Abschluss des Verfahrens möglichst rasch ermöglichen zu können.

Zu Z 13 (§ 47b)

Es werden, die die Informationsrechte, die den Vorhabenträgern zukommen geregelt.

Zu Z 14 (§ 48a)

Weist ein von der TEN-V umfasstes Vorhaben nicht die erforderliche Reife auf, wird der Genehmigungsantrag spätestens vier Monate nach Antragstellung begründet zurückgewiesen.

Zu Z 15 (§ 49a und § 49b)

In hinreichend begründeten Fällen kann eine angemessene Fristverlängerung der in Art. 5 Abs. 1 der Richtlinie (EU) 2021/1187 genannten vier Jahresfrist im Rahmen der Erstellung des Zeitplans gewährt werden. Diese Entscheidung wird im Einzelfall getroffen, muss hinreichend begründet sein und dient ausschließlich dazu, das Verfahren abzuschließen. Der Antragsteller muss über die Gründe für die Fristverlängerung unterrichtet werden. Bei grenzüberschreitenden Verfahren im Rahmen der Richtlinie (EU) 2021/1187 haben die benannten Behörden zusammen zu arbeiten, diese Zusammenarbeit wird in § 49b geregelt.

Zu Z 16 (§ 58 Abs. 12)

Zur Sicherstellung einheitlicher Anschlüsse und der Kompatibilität mit den schiffsseitigen europaweiten Regelungen wird eine Verordnungsermächtigung für die Gestaltung von Landstromanschlüssen aufgenommen.

Zu Z 17 (§ 58 Abs. 12a)

Es wird die Möglichkeit geschaffen, durch Verordnung eine Verpflichtung für Landstromanlagen bei der Neuerrichtung von Schifffahrtsanlagen vorzusehen.

Zu Z 18 (§ 58 Abs. 14)

Eine Anbindung an leistungsstarke öffentliche Verkehrsträger sollte Kriterium bei der Bewilligung von Umschlags- und Fahrgastanlagen sein. Mit dem neuen Abs. 14 wird ermöglicht, spezifische Vorschriften zu erlassen.

Zu Z 19 (§ 71 Abs. 6)

Gemäß Art. 4 der Richtlinie (EU) 2021/1187 hat jeder Mitgliedstaat eine „benannte Behörde“ zu benennen. Für Österreich wird in § 71 Abs. 6 der Bundesminister/die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie als zuständige Behörde benannt. Die benannte Behörde ist insbesondere Anlaufstelle für Informationen für den Antragsteller und andere an dem Verfahren beteiligte

Behörden und überwacht den Zeitrahmen des Verfahrens. Die Zuständigkeit am Verfahren beteiligter Behörden bleibt dadurch unberührt.

Zu Z 20 (§ 76 Abs. 1)

Eine unvollständig wiedergegebene CELEX-Nr. wird berichtigt.

Zu Z 21 (§ 80 Abs. 3)

Es erfolgt eine Anpassung der Begrifflichkeit, ebenso wird nun eine Bestellung auf fünf Jahre befristet, wobei Wiederbestellung zulässig ist.

Zu Z 22 (§ 85a)

Das Führen eines Verzeichnisses über die Informationen zur gewerbsmäßigen Schifffahrt durch die zuständige Behörde, soll zu einer Verwaltungsvereinfachung führen. Im Sinne der Nachvollziehbarkeit der Historie wäre eine Lösungsfrist von 10 Jahren nach Beendigung der Tätigkeit festzulegen.

Zu Z 23 (§ 112 Abs. 5)

Den Organen gemäß § 38 Abs. 2 wird die Einsicht in das Verzeichnis der Zulassungsurkunden für Sportfahrzeuge gewährt.

Zu Z 24 (§ 117 Abs. 2a)

Der Berechtigungsumfang für Unionsbefähigungszeugnisse für Schiffsführer wird präzisiert. Insbesondere enthält dieser zusätzlich zum Berechtigungsumfang entsprechend der Richtlinie (EU) 2017/2397 die Berechtigung zum Führen von Sportfahrzeugen ohne Längenbeschränkung, nicht frei fahrenden Fähren ohne Längenbeschränkung, frei fahrenden Fähren, deren Länge, gemessen am Schiffskörper, weniger als 20 m beträgt, Fahrzeugen des Bundesheeres, des öffentlichen Sicherheitsdienstes, des Katastrophenschutzes, der Schifffahrtsbehörden sowie der Feuerwehr und anderer Notfalldienste.

Zu Z 25 (§ 132 Abs. 1)

Bildungsinstitutionen der Erwachsenenbildung soll ermöglicht werden, als Ausbildungsprogramm zugelassen zu werden.

Zu Z 26 (§ 135 Abs. 2)

Zusätzlich zu den Berufsschulen sollen auch Bildungsinstitutionen der Erwachsenenbildung die Möglichkeit bekommen, die Prüfung der erforderlichen Kenntnisse und Fertigkeiten für die Ausstellung des Unionsbefähigungszeugnisses für Matrosen abzunehmen.

Zu Z 27 (§ 137)

Bisher konnten zeitlich befristete Unionsbefähigungszeugnisse nur verlängert werden, sofern sie zum Zeitpunkt der Antragstellung noch gültig waren. Da die Gültigkeit mancher Befähigungszeugnisse 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 Befähigungszeugnisses wird ebenso nicht überprüft, ob und wie oft der Inhaber bzw. die Inhaberin eines Befähigungszeugnisses in den letzten Jahren Schiffe geführt hat. Daher erscheint es zweckmäßig, die Verlängerung eines Befähigungszeugnisses auch für Fälle, in denen die Gültigkeit durch Zeitablauf nicht mehr gegeben ist, zu ermöglichen.

Zu Z 28 (§ 138 Abs. 5)

Es erfolgt eine Klarstellung, dass sämtliche EWR-Staaten Zugang zum Register für Unionsbefähigungszeugnisse haben sollen.

Zu Z 29 (§ 152)

Bisher konnten auch Befähigungsausweise, die nicht unter das Regime der Richtlinie 2017/2397/EU fallen, nur verlängert werden, sofern sie zum Zeitpunkt der Antragstellung noch gültig waren. Da die Gültigkeit mancher Befähigungsausweise auf ein Jahr eingeschränkt war, führte 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 Inhaber bzw. die Inhaberin eines Befähigungsausweises in den letzten Jahren Schiffe geführt hat. Daher erscheint es zweckmäßig, die Verlängerung eines Befähigungsausweises auch für Fälle, in denen die Gültigkeit durch Zeitablauf nicht mehr gegeben ist, zu ermöglichen.

Zu Z 30 (§ 158 Abs. 17)

Diese Bestimmung regelt das Inkrafttreten der Novelle.

Zu Z 31 (§162 Z 10)

Umsetzungshinweis.

Artikel II

Hauptgesichtspunkte:

Der vorliegende Entwurf dient der Umsetzung der Richtlinie (EU) Nr. 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V), ABl. Nr. L 258 vom 20.07.2021 S. 1.

Der vorliegende Entwurf dient auch der Anpassung der Bestimmungen im 6. Abschnitt (Besondere Bestimmungen für Vorhaben von gemeinsamem Interesse) des UVP-G 2000 zur Umsetzung der Verordnung (EU) Nr. 2022/869 zu Leitlinien für die transeuropäische Energieinfrastruktur, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 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) Nr. 347/2013, ABl. L 152 vom 3.6.2022 S. 45.

Kompetenzgrundlage: Art. 11 Abs. 1 Z 7 B-VG („Umweltverträglichkeitsprüfung für Vorhaben, bei denen mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist; soweit ein Bedürfnis nach Erlassung einheitlicher Vorschriften als vorhanden erachtet wird, Genehmigung solcher Vorhaben;“).

Besonderer Teil

Zu Z 1 (§§ 1 Abs. 2):

Die Umsetzung der Richtlinie (EU) Nr. 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V), ABl. Nr. L 258 vom 20.07.2021 S. 1, soll unter anderem im Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) erfolgen, da UVP-pflichtige Vorhaben des 3. Abschnitts (Umweltverträglichkeitsprüfung für Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken) betroffen sind.

Ein Umsetzungshinweis auf die Verordnung (EU) Nr. 2022/869 (TEN-E-VO) wird eingefügt, da im 6. Abschnitt die Bestimmungen an die neue TEN-E-VO anstelle der Verordnung (EU) Nr. 347/2013 zu Leitlinien für die transeuropäische Energieinfrastruktur und zur Aufhebung der Entscheidung Nr. 1364/2006/EG und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 713/2009, (EG) Nr. 714/2009 und (EG) Nr. 715/2009, ABl. Nr. L 115 vom 25.4.2013 S. 39, angepasst werden.

Zu Z 2 und 11 (§§ 3 Abs. 1 und 46 Abs. 29):

In diesen Ziffern sollen Redaktionsversehen bereinigt werden.

Zu Z 3 und 4 (§ 24 Abs. 1, 2 und 3):

Die Richtlinie (EU) Nr. 2021/1187 (TEN-V-RL) gilt nur für Vorhaben verschiedener Verkehrsträger, die Teil von vorermittelten Abschnitten des Kernnetzes gemäß der Liste im Anhang dieser Richtlinie sind sowie für verkehrliche Vorhaben mit Gesamtkosten von mehr als 300 000 000 Euro, die sich im Bereich der nach der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 definierten Kernnetzkorridore befinden und soll eine zeitlich abgestimmte und fristgerechte Fertigstellung des TEN-V-Netzes durch harmonisierende Maßnahmen ermöglichen.

Der Bundesminister/die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie soll als benannte Behörde im Sinne der Richtlinie fungieren. Die benannte Behörde ist befugt, über Genehmigungsanträge für die von der Richtlinie (EU) Nr. 2021/1187 umfassten Bundesstraßen- und Hochleistungsstreckenvorhaben zu entscheiden. Die Zuständigkeit anderer am Verfahren beteiligter Behörden bleibt dadurch unberührt. Im Falle grenzüberschreitender Genehmigungsverfahren arbeitet der Bundesminister/die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Innovation und Technologie im Sinne des Art. 7 der Richtlinie mit den benannten Behörden der betroffenen Mitgliedstaaten zusammen, um einen gemeinsamen Zeitplan für das Verfahren festzulegen. Außerdem obliegt ihm/ihr die Berichterstattung an die Europäische Kommission gemäß Art. 10 Abs. 2 der Richtlinie (EU) Nr. 2021/1187.

Zu Z 5 (§ 24a Abs. 2):

In dieser Ziffer wird eine Verfahrensbestimmung der Richtlinie (EU) Nr. 2021/1187 (TEN-V-RL) umgesetzt. Art. 6 Abs. 2 der Richtlinie (EU) Nr. 2021/1187 sieht vor, dass Anträge für Vorhaben, die nicht

die erforderliche Reife aufweisen, spätestens vier Monate nach dem Eingang der Anzeige durch eine hinreichend begründete Entscheidung abzulehnen sind. Die erforderliche Reife kann jedenfalls nur dann nicht vorliegen, wenn offensichtliche und schwerwiegende Mängel der Unterlagen gegeben sind. In UVP-Genehmigungsverfahren wird die Informationstiefe der Unterlagen durch die Bestimmungen der UVP-Richtlinie vorgegeben. Solche Mängel liegen etwa vor, wenn eine Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) fehlt oder ein relevantes Schutzgut in der UVE nicht betrachtet wurde und der Mangel auch nach Verbesserungsaufträgen der Behörde gemäß § 13 Abs. 3 AVG nicht behoben werden konnte.

Zu Z 6 (§ 30 Abs. 1):

Der Umsetzungshinweis wird auf die Verordnung (EU) Nr. 2022/869 (TEN-E-VO) aktualisiert. Das Verfahrenshandbuch gemäß Art. 9 Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 2022/869 (TEN-E-VO) wurde bereits aktualisiert und ist auf der Website des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie öffentlich zugänglich. Es beinhaltet Informationen zur Verordnung (EU) Nr. 2022/869 (TEN-E-VO) und zur nationalen Umsetzung.

Zu Z 9 (§ 32 Abs. 4):

Zur besseren Transparenz und Beteiligung der Öffentlichkeit hat der Projektwerber/die Projektwerberin gemäß Art. 9 Abs. 4 der Verordnung (EU) Nr. 2022/869 (TEN-E-VO) auf einer vorhabensspezifischen Website einen Bericht über das Vorhaben zu veröffentlichen, aus dem hervorgeht, wie die bei der öffentlichen Erörterung geäußerten Meinungen berücksichtigt wurden und legt gegebenenfalls dar, welche Änderungen am Standort, an der Trasse und an der Auslegung des Vorhabens vorgenommen wurden und warum Meinungen nicht berücksichtigt wurden.

Der Projektwerber/die Projektwerberin hat Berichte über die öffentlichkeitsrelevanten Aktivitäten vor der Einreichung der Antragsunterlagen sowie über erfolgte Aktivitäten vor Beginn des Genehmigungsverfahrens zu erstellen und der Behörde zu übermitteln. Die Ergebnisse dieser Berichte sind bei der Entscheidung der Behörde zu berücksichtigen.

Zu Z 10 (§ 33 Abs. 1):

Die Gesamtdauer der Verfahrensabschnitte wurde durch die Verordnung (EU) Nr. 2022/869 (TEN-E-VO) nicht verändert. Die Behörde kann die Frist eines oder beider Abschnitte im Einzelfall und vor Fristablauf verlängern, jedoch nicht um mehr als neun Monate, sofern nicht außergewöhnliche Umstände vorliegen. Bei fehlenden Unterlagen hat die Behörde unverzüglich einen Verbesserungsauftrag zu erteilen und nach drei Monaten über die Vollständigkeit des Antrags zu entscheiden.

Zu Z 12 (§ 46 Abs. 30):

§ 46 Abs. 30 enthält die erforderlichen Übergangsbestimmungen. Die Änderungen treten mit Inkrafttreten der Novelle in Kraft. Die Änderungen betreffend Vorhaben im Anwendungsbereich der Richtlinie (EU) Nr. 2021/1187 sind nicht auf laufende Verfahren anzuwenden, die vor dem 10. August 2023 eingeleitet wurden.