

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Binnenschiffahrtsgesetzes

A. Problem und Ziel

Mit dem Gesetzentwurf wird die Änderungsrichtlinie 2013/49/EU vom 11. Oktober 2013 zur Änderung des Artikels 2.18 Nummer 6 des Anhangs II der Richtlinie 2006/87/EG umgesetzt. Danach sind die Mitgliedstaaten der Europäischen Union verpflichtet, ihre Schiffsbestandsdaten ab dem 1. November 2014 an eine von der Europäischen Kommission geführte elektronische Schiffsdatenbank zu liefern. Für diese Datenübermittlung fügt der Gesetzentwurf eine neue Rechtsgrundlage in § 9 des Binnenschiffahrtsgesetzes ein.

Des Weiteren erfolgen mit dem Gesetzentwurf drei redaktionelle Änderungen in § 9 des Binnenschiffahrtsgesetzes.

B. Lösung

Änderung des Binnenschiffahrtsgesetzes mit dem Ziel, eine Rechtsgrundlage für die Übermittlung von Daten an eine von der Europäischen Kommission geführte Datenbank zu schaffen.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Es wird kein Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger eingeführt, vereinfacht oder abgeschafft.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Durch die Regelungen entsteht kein neuer Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft. Es werden keine Informationspflichten eingeführt, vereinfacht oder abgeschafft. Die Regelungen schaffen eine Grundlage dafür, dass bestehende statistische Auskunftspflichten künftig in automatisierter Form erfüllt und somit Zeitaufwand und Kosten bei den Auskunftspflichtigen verringert werden können.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Auf Seiten der Verwaltung entsteht Erfüllungsaufwand (insbesondere einmaliger Umstellungsaufwand) durch die Einführung einer elektronischen Schiffsdatenbank bei der Europäischen Kommission. Der Erfüllungsaufwand folgt aus der Eingabe der europäischen Schiffsnummer (ENI) und weiterer Angaben zur Identifizierung des Fahrzeugs in die Schiffsdatenbank sowie für Vorkehrungen zur Datensicherheit. Für die zuständige Behörde des Bundes ergibt sich ein einmaliger Umstellungsaufwand von ca. 159 000 Euro und ein jährlicher Erfüllungsaufwand von ca. 47 000 Euro.

Etwaiger Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln soll finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 ausgeglichen werden.

F. Weitere Kosten

Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere die Verbraucherpreise, sind nicht zu erwarten.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 18. Juni 2015

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung
des Binnenschiffahrtsgesetzes

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage 2 beigefügt.

Der Bundesrat hat in seiner 934. Sitzung am 12. Juni 2015 beschlossen, gegen den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes keine Einwendungen zu erheben.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

Anlage 1

**Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung
des Binnenschiffahrtsgesetzes*)**

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

§ 9 des Binnenschiffahrtsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Juli 2001 (BGBl. I S. 2026), das zuletzt durch Artikel 4 Absatz 127 des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Absatz 5 Nummer 1 wird wie folgt geändert:
 - a) Buchstabe a wird wie folgt gefasst:

„a) nach diesem Gesetz, dem Gefahrgutbeförderungsgesetz und der auf Grund des Gefahrgutbeförderungsgesetzes erlassenen Rechtsverordnungen oder“.
 - b) Im abschließenden Satzteil werden die Wörter „an die Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft, an die See-Berufsgenossenschaft und an den Germanischen Lloyd“ durch die Wörter „an die Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft und an die jeweilige deutsche Niederlassung der im Anhang VII der Anlage zur Binnenschiffsuntersuchungsordnung aufgeführten Klassifikationsgesellschaften“ ersetzt.
2. In Absatz 6 Satz 1 werden im einleitenden Satzteil nach dem Wort „Staaten“ die Wörter „oder der Europäischen Union sowie an über- oder zwischenstaatliche Stellen oder an internationale Organisationen,“ eingefügt.
3. Nach Absatz 6 wird folgender Absatz 7 eingefügt:

„(7) Die nach Absatz 1 zuständige Stelle übermittelt die in Anlage P des Anhangs II der Anlage zur Binnenschiffsuntersuchungsordnung genannten Angaben und alle Änderungen in automatisierter Form an die Europäische Kommission zur dortigen Einstellung in die von ihr geführte elektronische Schiffsdatenbank. Satz 1 gilt entsprechend, soweit die Europäische Kommission eine dritte Stelle mit der Führung der elektronischen Schiffsdatenbank beauftragt.“
4. Der bisherige Absatz 7 wird Absatz 8.
5. Im neuen Absatz 8 wird das Wort „Schiff“ durch das Wort „Wasserfahrzeug“ ersetzt.

Artikel 2

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

*) Dieses Gesetz dient der Umsetzung der Richtlinie 2013/49/EU der Kommission vom 11. Oktober 2013 zur Änderung des Anhangs II der Richtlinie 2006/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ABl. L 272 vom 12.10.2013, S. 41).

Begründung

A. Allgemeiner Teil

1. Inhalt und Ziel des Gesetzes

Mit dem Gesetzentwurf wird die Änderungsrichtlinie 2013/49/EU vom 11. Oktober 2013 zur Änderung des Artikels 2.18 Nummer 6 des Anhangs II der Richtlinie 2006/87/EG umgesetzt. Danach sind die Mitgliedstaaten der Europäischen Union verpflichtet, ihre Schiffsbestandsdaten ab dem 1. November 2014 an eine von der Europäischen Kommission geführte elektronische Schiffsdatenbank zu liefern. Für diese Datenübermittlung fügt der Gesetzentwurf eine neue Rechtsgrundlage in das Binnenschiffahrtsgesetz (BinSchAufgG) ein.

2. Gesetzgebungszuständigkeit

Der Bund ist gemäß Artikel 74 Absatz 1 Nummer 21 des Grundgesetzes (Binnenschiffahrt und die dem allgemeinen Verkehr dienenden Binnenwasserstraßen) zur Gesetzgebung befugt.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

4. Erfüllungsaufwand

a) Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Es wird kein Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger eingeführt, vereinfacht oder abgeschafft.

b) Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht kein neuer Erfüllungsaufwand. Es werden keine neuen Informationspflichten eingeführt, vereinfacht oder abgeschafft.

c) Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Auf Seiten der Verwaltung entsteht Erfüllungsaufwand durch die Einführung der elektronischen Schiffsdatenbank der Europäischen Kommission für die Eingabe der europäischen Schiffsnummer (ENI) und weiterer Angaben zur Identifizierung des Fahrzeugs sowie für Vorkehrungen zur Datensicherheit. Im Gegenzug entfällt die bisherige Unterrichtung anderer Behörden über erteilte Schiffsnummern. Die folgende Tabelle stellt den Erfüllungsaufwand für die Verwaltung differenziert nach Vorgaben dar.

Tabelle 1: Erfüllungsaufwand der Verwaltung in Tsd. Euro

| Gesetz/ Paragraph | jährliche Personal- kosten | jährliche Sach- kosten | Summe jährlicher Erfüllungs- aufwand | Einmalige Personal- kosten | Einmalige Sach- kosten | Summe einmaliger Umstellungs- aufwand |
|---|----------------------------------|------------------------------|---|----------------------------------|------------------------------|--|
| § 2.18 Nummer 6 Satz 1 Anhang II Bin- SchUO | 31,2 | 11,5 | 45,4 | 123,7 | 33,9 | 157,6 |
| § 2.18 Nummer 6 An- hang II BinSchUO (alt) | - 0,7 | - 0,2 | - 0,9 | - | - | - |
| § 2.18 Nummer 6 Satz 2 und 3 Anhang II BinSchUO | 2,1 | 0,6 | 2,7 | 1,6 | 0,5 | 2,1 |
| Summe*): | 32,6 | 11,9 | 47,2 | 125,3 | 34,4 | 159,7 |

*) Differenzen in der Summe ergeben sich durch Rundungen.

Zu den Vorgaben im Einzelnen:

Vorgabe 1:

Eingabe der europäischen Schiffsnummer (ENI) und weiterer Angaben zur Identifizierung des Fahrzeugs in die elektronische Schiffsdatenbank (§ 2.18 Nummer 6 Satz 1 Anhang II der Richtlinie 2006/87/EG)

Die zentrale elektronische Schiffsdatenbank wird von der Europäischen Kommission geführt. Die Erfassung der europäischen Schiffsnummer (ENI) und weiterer Angaben erfolgt durch die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten. Die in Deutschland zuständige Behörde ist die Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission (ZSUK).

Für eine Neueintragung wird ein Zeitaufwand von rund 30 Minuten geschätzt. Bei Einführung der Datenbank müssen von der ZSUK ca. 6 000 bereits existierende ENI erfasst werden. Sind Fahrzeuge bereits in der Datenbank vorhanden (Datensatz angelegt durch Ausland), entstehen für diese Fahrzeuge Fehlermeldungen, die einzeln bearbeitet werden müssen, so dass der Zeitaufwand mit einem Neueintrag vergleichbar ist. Zusätzlich zu den Personalkosten von 41,23 Euro/Std. (Angestellter gehobener Dienst/nachgeordnete Bundesbehörde) wird die aktuelle Sachkostenpauschale für die Verwaltung entsprechend dem Zeitaufwand anteilig berücksichtigt (11,31 Euro/Std.). Daraus ergibt sich ein einmaliger Umstellungsaufwand von ca. 159 000 Euro.

Pro Jahr werden ca. 100 neue ENI vergeben. Für die Erfassung der Neufälle in der zentralen elektronischen Schiffsdatenbank entsteht somit ein jährlicher Erfüllungsaufwand von 2 627 Euro.

Zusätzlich müssen Änderungen in der Schiffsdatenbank erfasst werden. Pro Jahr ist von ca. 5 800 Änderungen auszugehen. Je Änderung entsteht ein geschätzter Aufwand von 10 Minuten im mittleren Dienst. Bei Lohnkosten von 30,18 Euro/Std. und unter Berücksichtigung der anteiligen Sachkostenpauschale ergibt sich hierfür weiterer laufender Erfüllungsaufwand in Höhe von ca. 42 734 Euro/Jahr.

Vorgabe 2:

Unterrichtung über neu erteilte europäische Schiffsnummer

(§ 2.18 Nummer 6 Anhang II der Richtlinie 2006/87/EG (alt))

Nach der bisherigen Regelung mussten sich die Rheinuferstaaten und Belgien gegenseitig über erteilte Schiffsnummern und weitere Identifikationsmerkmale unterrichten. Durch die elektronische Schiffsdatenbank entfällt diese Unterrichtung. Die Auskunft wurde bisher auf Anfrage erteilt. Die Anzahl der Anfragen unterscheiden sich in Umfang und Qualität. Für die ZSUK sind pro Jahr geschätzt acht Anfragen im gehobenen Dienst (Lohnsatz 41,23 Euro/Std.) mit einem Zeitaufwand von ca. 30 Minuten und 100 Anfragen im mittleren Dienst (Lohnsatz 30,18 Euro/Std.) mit einem Zeitaufwand von 10 Minuten zu berücksichtigen. Einschließlich der Sachkostenpauschale ergibt sich somit eine marginale jährliche Ersparnis von 902 Euro.

Vorgabe 3:

Vorkehrungen zur Datensicherheit (§ 2.18 Nummer 6 Satz 2 und 3 Anhang II der Richtlinie 2006/87/EG)

Für die Gewährleistung der Datensicherheit entsteht sowohl einmaliger Umstellungs- als auch laufender Erfüllungsaufwand einer IT-Fachkraft (Angestellter gehobener Dienst/nachgeordnete Bundesbehörde à 41,23 Euro/Std.). Durch die sichere Einrichtung einer direkten Schnittstellenanbindung der ZSUK-Datenbank an die Europäische Schiffsdatenbank entsteht einmalig Programmieraufwand von ca. einer Mann-Woche (40 Stunden) bzw. etwa 2 100 Euro.

Der laufende Erfüllungsaufwand ergibt sich aus der Überwachung und Fortentwicklung der Schnittstellenanbindung. Hierfür wird ca. eine Stunde pro Woche geschätzt. Bei Berücksichtigung von 52 Wochen entspricht dies einem jährlichen Erfüllungsaufwand von ca. 2 700 Euro.

Etwaiger Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln soll finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 ausgeglichen werden.

5. Weitere Kosten

Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere die Verbraucherpreise, sind nicht zu erwarten.

6. Auswirkungen auf die Nachhaltigkeit

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Das Gesetz berührt keine Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung.

7. Auswirkungen von gleichstellungspolitischer Bedeutung

Das Gesetz wurde auf Gleichstellungsrelevanz überprüft. Die enthaltenen Regelungen haben keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (§ 9)

Die Vorschrift ändert das BinSchAufgG im erforderlichen Umfang.

Zu Nummer 1 (Absatz 5 Nummer 1)

In Absatz 5 erfolgt für Nummer 1 Buchstabe a) eine redaktionelle Anpassung an die Änderungen im Gefahrgutrecht, so dass nunmehr die Verweise wieder einschlägig sind. In Nummer 1 am Ende werden die aufgrund von Umbenennung oder Zusammenlegung der bisher zuständigen Behörden notwendigen Folgeänderungen bei den Behördenbezeichnungen vorgenommen.

Zu Nummer 2 (Absatz 6 Satz 1) und zu Nummer 3 (Absatz 7)

Die Einfügungen in den Absätzen 6 und 7 wurden erforderlich aufgrund der Änderungsrichtlinie 2013/49/EU zur Änderung des Artikels 2.18 Nummer 6 des Anhangs II der Richtlinie 2006/87/EG. Danach sind die Mitgliedstaaten der Europäischen Union verpflichtet, ihre Schiffsbestandsdaten ab dem 1. November 2014 an eine von der Europäischen Kommission geführte elektronische Schiffsdatenbank zu liefern.

Mit dem ergänzten Absatz 6 wird eine allgemeine Befugnis zur unter Beachtung der §§ 4b und 4c des Bundesdatenschutzgesetzes erfolgenden Datenübermittlung an europäische oder internationale Stellen eingeführt. Mit internationalen Organisationen sind nur Organisationen gemeint, die entweder selbst Völkerrechtssubjekte sind (wie z. B. die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt) oder zumindest doch eindeutig hoheitliche oder öffentliche Aufgaben wahrnehmen. Nicht darunter fallen privatrechtlich organisierte Vereinigungen.

Absatz 7 enthält schließlich die konkrete Verpflichtung gemäß der EU-Richtlinie für den unter Beachtung von § 4b des Bundesdatenschutzgesetzes erfolgenden Datentransfer von der bei der Zentralen Schiffsuntersuchungskommission geführten deutschen Binnenschiffsbestandsdatei an die europäische Schiffsdatenbank. Weitere Einzelheiten der Datenlieferungspflicht werden in § 2.18 Nummer 6 Anhang II der Binnenschiffsuntersuchungsordnung geregelt.

Zu Nummer 4

Umbenennung des Absatzes 7 in Absatz 8.

Zu Nummer 5 (Absatz 8)

Im neuen Absatz 8 erfolgt mit der Ersetzung des Wortes „Schiff“ durch „Wasserfahrzeug“ eine terminologische Anpassung an das im BinSchAufgG gebräuchliche Wort „Wasserfahrzeug“.

Artikel 2 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

Anlage 2

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz:**Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Binnenschiffahrtsgesetzes**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des oben genannten Regelungsvorhabens geprüft.

I. Zusammenfassung

| | |
|--|---|
| Bürgerinnen und Bürger | keine Änderungen |
| Wirtschaft | keine Änderungen |
| Verwaltung (Bund): Einmaliger Erfüllungsaufwand | 159.000 Euro |
| Jährlicher Erfüllungsaufwand: | 47.000 Euro |
| 1:1-Umsetzung von EU-Recht (Gold plating) | Dem NKR liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass mit den vorliegenden Regelungen über eine 1:1-Umsetzung hinausgegangen wird. |
| Der Nationale Normenkontrollrat macht im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen im vorliegenden Regelungsvorhaben geltend. | |

II. Im Einzelnen

Mit dem Gesetz zur Änderung des Binnenschiffahrtsgesetzes wird eine EU-Änderungsrichtlinie umgesetzt (2013/49/EU vom 11.10.2013). Die Änderungsrichtlinie sieht vor, dass die Mitgliedstaaten der Europäischen Union ihre Schiffsbestandsdaten an eine elektronische Schiffsdatenbank übermitteln. Die elektronische Schiffsdatenbank wird von der Europäischen Kommission geführt. Ziel der Richtlinie ist es, den Austausch der wesentlichen Schiffsdaten zu erleichtern.

Erfüllungsaufwand:

Bürgerinnen und Bürger:

Es wird kein Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger eingeführt, vereinfacht oder abgeschafft.

Wirtschaft:

Es entsteht kein neuer Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft.

Verwaltung:

Der Verwaltung entsteht einmaliger Erfüllungsaufwand für die Umstellung und jährlicher Erfüllungsaufwand. Betroffen ist die zuständige Bundesbehörde, die Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission (ZSUK).

Diese muss zunächst 6.000 bereits existierende europäische Schiffsnummern (ENI) in der Datenbank erfassen. Dabei sind auch Fahrzeuge, die bereits in der Datenbank vorhanden sind, weil sie beispielsweise durch das Ausland angelegt wurden, als Neueinträge zu werten, da diese nicht direkt übernommen werden können. Hierfür fallen Personal- und Sachkosten in Höhe von rund 157.000 Euro an. Ein einmaliger Umstellungsaufwand entsteht zudem dadurch, dass die Schnittstellen zwischen der ZSUK-Datenbank und der Europäischen Schiffsdatenbank erstellt werden müssen. Dabei muss die Datensicherheit gewährleistet sein. Für diesen einmaligen Umstellungsaufwand fallen für die Dienste einer IT-Fachkraft 2.100 Euro an. Daraus ergibt sich der einmalige Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 159.000 Euro. Der jährliche Erfüllungsaufwand ergibt sich aus den geschätzten 100 neu zu vergebenden ENI pro Jahr, was mit rund 2.600 Euro Personal- und Sachkosten beziffert wird. Darüber hinaus müssen jährlich rund 5.800 Änderungen erfasst werden. Diese ergeben in Summe rund 43.000 Euro Personal- und Sachkosten pro Jahr. Einsparungen in Höhe von 900 Euro pro Jahr ergeben sich dadurch, dass dank der elektronischen Schiffsdatenbank gegenseitige Unterrichtungen über erteilte Schiffsnummern entfallen. Daneben muss die Schnittstelle zwischen der ZSUK-Datenbank und der Europäischen Schiffsdatenbank überwacht und weiterentwickelt werden, was zu jährlichen Kosten in Höhe von 2.700 Euro führt. Daraus ergibt sich der jährliche Erfüllungsaufwand in Höhe von insgesamt rund 47.000 Euro.

Der Nationale Normenkontrollrat macht im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen im vorliegenden Regelungsvorhaben geltend.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Grieser
Berichterstatteerin

