

Verordnungsentwurf

des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr

Vierzehnte Verordnung zur Änderung der Lotstarifverordnung

A. Problem und Ziel

Ziel der Änderungsverordnung ist die außerordentliche Anpassung der Tabelle für die Lotsgelder (privatrechtliches Entgelt für die Beratungsleistung der Seelotsen) im Nord-Ostsee-Kanal ab dem 1. Juli 2023.

Eine regelmäßige Überprüfung der Auskömmlichkeit der Lotsgelder der Reviere findet grundsätzlich jeweils zum Jahresende statt, jedoch kommt es durch die Einführung einer verringerten Höchstgeschwindigkeit für alle Schiffe ab dem 1. Juli 2023 zu einer erheblichen Verlängerung der Fahrtzeiten der von Lotsen bedienten Schiffe auf dem Nord-Ostsee-Kanal. Daher ist eine unterjährige Anpassung notwendig, um kurzfristig dem erhöhten Arbeitsaufwand und mittel- bis langfristig dem erhöhten Bedarf an Kanallotsen Rechnung zu tragen.

B. Lösung

Bei der Lotsgeldtabelle für den Nord-Ostsee-Kanal besteht Änderungsbedarf in Höhe von 19,88 %.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Durch die Änderung der Lotsgeldtabelle ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bundeshaushalt, weil die Lotsgelder von der Schifffahrt erbracht werden und es sich haushaltsmäßig um durchlaufende Fremdgelder handelt.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Durch die Regelungen wird kein Erfüllungsaufwand für die Bürgerinnen und Bürger begründet.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Durch die Regelung wird kein Erfüllungsaufwand begründet.

Informationspflichten werden nicht begründet, geändert oder aufgehoben. Folglich entstehen auch keine zusätzlichen Bürokratiekosten.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Durch die Änderungen ergibt sich für die Verwaltung des Bundes, der Länder und der Kommunen kein zusätzlicher Vollzugaufwand.

F. Weitere Kosten

Mit der Anhebung der Lotsgeldtabelle für das Revier des Nord-Ostsee-Kanals um 19,88 % ist eine notwendige Kostenbelastung für die Schifffahrt (Wirtschaft) verbunden, wodurch die Wettbewerbsposition aber insgesamt nicht beeinträchtigt wird, da gleichzeitig eine in etwa äquivalente Entlastung der Schifffahrt durch die Senkung der Befahrungsabgabe für den Nord-Ostsee-Kanal umgesetzt wird. Kostenüberwälzungen, die zu einer Erhöhung von Einzelpreisen und zu unmittelbaren Auswirkungen auf das Preisniveau führen, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind daher nicht zu erwarten. Das gleiche gilt für eine Überschreitung der einzelpreiswirksamen Kostenschwellen bei den Regelungsadressaten, die sich (kalkulatorisch) erhöhend auf deren Angebotspreise auswirken könnten, und die Frage, ob die Regelungsadressaten ihre Kostenüberwälzungsmöglichkeiten in Abhängigkeit von der konkreten Wettbewerbssituation auf ihren Teilmärkten einzelpreiserhöhend ausschöpfen könnten. Derartige Folgen werden aufgrund der Kompensation der Gesamtkosten durch die Senkung der Befahrungsabgabe nicht angenommen. Insbesondere ist jedoch zu beachten, dass die Senkung der Befahrungsabgabe vorläufig auf drei Jahre befristet wird, so dass es nach Ablauf dieser Frist einer Neubewertung der Situation bedarf. Diese wird aber im Rahmen der regelmäßigen Tarifüberprüfungen ohnehin stattfinden.

Verordnungsentwurf des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr

Vierzehnte Verordnung zur Änderung der Lotstarifverordnung

Vom ...

Auf Grund des § 45 Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 in Verbindung mit Satz 2 und Absatz 3 Satz 2 des Seelotsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. September 1984 (BGBl. I S. 1213), von denen § 45 Absatz 2 Satz 1 zuletzt durch Artikel 563 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) sowie § 45 Absatz 2 Satz 2 durch Artikel 3 Nummer 8 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb des Gesetzes vom 15. Juli 1994 (BGBl. I S. 1554) und Absatz 3 Satz 2 durch Artikel 1 Nummer 33 Buchstabe b des Gesetzes vom 3. Juni 2021 (BGBl. I S. 1471) geändert worden sind, in Verbindung mit § 1 Absatz 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165) und dem Organisationserlass des Bundeskanzlers vom 8. Dezember 2021 (BGBl. I S. 5176) verordnet das Bundesministerium für Digitales und Verkehr nach Anhörung der Küstenländer und der Bundeslotsenkammer:

Artikel 1

Die Lotstarifverordnung vom 26. Januar 2009 (BGBl. I S. 97), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 20. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2826) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Anlage 2 Abschnitt B Teil II wird wie folgt gefasst:

„B – Tabelle der Lotsgelder

Teil II

Bruttoreumzahl über - bis	Nord-Ostsee-Kanal Euro 1	Kieler Förde Euro 2	Trave Euro 3	Flensburger Förde Euro 4
0 - 300	1 171	255	139	119
300 - 400	1 174	258	143	149
400 - 500	1 175	262	146	183
500 - 600	1 176	265	152	225
600 - 700	1 214	267	164	256
700 - 800	1 247	269	176	283
800 - 900	1 285	273	184	314
900 - 1 000	1 322	276	197	347
1 000 - 1 100	1 359	278	208	362
1 100 - 1 200	1 400	279	221	377
1 200 - 1 300	1 440	282	230	402
1 300 - 1 400	1 484	284	247	431
1 400 - 1 500	1 521	285	257	444

1 500 - 1 600	1 558	290	266	473
1 600 - 1 700	1 596	297	276	519
1 700 - 1 800	1 630	306	292	536
1 800 - 1 900	1 666	310	303	548
1 900 - 2 000	1 698	318	315	559
2 000 - 2 100	1 724	328	325	562
2 100 - 2 200	1 757	339	333	590
2 200 - 2 300	1 780	348	346	621
2 300 - 2 400	1 815	357	357	642
2 400 - 2 500	1 843	367	371	668
2 500 - 2 600	1 870	382	380	691
2 600 - 2 700	1 905	392	398	716
2 700 - 2 800	1 931	402	411	742
2 800 - 2 900	1 976	413	430	766
2 900 - 3 000	2 021	428	443	775
3 000 - 3 200	2 066	443	449	784
3 200 - 3 400	2 106	452	465	795
3 400 - 3 600	2 149	466	472	820
3 600 - 3 800	2 197	477	486	840
3 800 - 4 000	2 247	491	504	867
4 000 - 4 200	2 296	499	509	874
4 200 - 4 400	2 347	512	526	893
4 400 - 4 600	2 394	525	538	925
4 600 - 4 800	2 461	545	548	943
4 800 - 5 000	2 522	560	563	969
5 000 - 5 500	2 589	582	588	1 007
5 500 - 6 000	2 659	596	609	1 061
6 000 - 6 500	2 730	619	631	1 090
6 500 - 7 000	2 800	637	654	1 124
7 000 - 7 500	2 878	654	669	1 138
7 500 - 8 000	2 953	666	693	1 164
8 000 - 8 500	3 032	676	709	1 232
8 500 - 9 000	3 107	691	731	1 289
9 000 - 9 500	3 180	703	750	1 325
9 500 - 10 000	3 263	713	769	1 359
10 000 - 10 500	3 340	723	787	1 416
10 500 - 11 000	3 421	738	805	1 446
11 000 - 11 500	3 499	760	823	1 478
11 500 - 12 000	3 564	769	843	1 509
12 000 - 12 500	3 624	780	851	1 513
12 500 - 13 000	3 686	789	859	1 572
13 000 - 13 500	3 747	797	867	1 628

13 500 - 14 000	3 805	807	877	1 660
14 000 - 14 500	3 847	818	885	1 691
14 500 - 15 000	3 885	828	898	1 707
15 000 - 15 500	3 922	836	904	1 732
15 500 - 16 000	3 958	846	909	1 782
16 000 - 16 500	3 997	855	922	1 809
16 500 - 17 000	4 033	865	928	1 832
17 000 - 17 500	4 219	877	937	1 889
17 500 - 18 000	4 234	887	946	1 938
18 000 - 18 500	4 249	899	955	1 969
18 500 - 19 000	4 265	908	963	1 999
19 000 - 19 500	4 281	921	975	2 030
19 500 - 20 000	4 296	930	984	2 061
20 000 - 20 500	4 312	943	997	2 079
20 500 - 21 000	4 329	955	1 004	2 115
21 000 - 21 500	4 344	965	1 010	2 153
21 500 - 22 000	4 360	974	1 021	2 189
22 000 - 22 500	4 376	987	1 034	2 227
22 500 - 23 000	4 390	995	1 038	2 264
23 000 - 23 500	4 407	1 009	1 046	2 306
23 500 - 24 000	4 425	1 021	1 056	2 346
24 000 - 24 500	4 439	1 032	1 064	2 385
24 500 - 25 000	4 455	1 042	1 074	2 424
25 000 - 25 500	4 473	1 059	1 079	2 468
25 500 - 26 000	4 486	1 072	1 088	2 508
26 000 - 26 500	4 500	1 081	1 098	2 556
26 500 - 27 000	4 518	1 093	1 107	2 597
27 000 - 27 500	4 533	1 107	1 114	2 642
27 500 - 28 000	4 549	1 118	1 126	2 689
28 000 - 28 500	4 566	1 129	1 134	2 734
28 500 - 29 000	4 581	1 145	1 145	2 784
29 000 - 29 500	4 597	1 156	1 150	2 831
29 500 - 30 000	4 613	1 169	1 155	2 838
30 000 - 31 000	4 631	1 181	1 173	2 846
31 000 - 32 000	4 644	1 195	1 188	2 854
32 000 - 33 000	4 660	1 206	1 206	2 858
33 000 - 34 000	4 678	1 218	1 222	2 867
34 000 - 35 000	4 692	1 236	1 236	2 874
35 000 - 36 000	4 708	1 244	1 256	2 880
36 000 - 37 000	4 724	1 255	1 271	2 889
37 000 - 38 000	4 740	1 280	1 287	2 895
38 000 - 39 000	4 756	1 310	1 302	2 902

39 000 - 40 000	4 770	1 324	1 320	2 908
für jede weitere an- gefangene				
2 000 über 40 000	32	27	29	19
höchstens jedoch	5 373	3 834	3 500	3 228“

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

Grundsätzlich werden die Lotsendienste entsprechend § 45 Seelotsgesetz (SeeLG) finanziert. Absatz 3 Satz 2 legt dafür generelle Bemessungsrichtlinien für die Festsetzung der Lotsgelder fest. Die jährliche Anpassung erfolgt regelmäßig durch ein abgestimmtes und bewährtes Verfahren, welches die wirtschaftliche Entwicklung, die Erhöhung der Gehälter und das tatsächliche Schifffahrtsaufkommen berücksichtigt und dem alle Beteiligten dem Grundsatz nach zustimmen haben. Aufgrund der besonderen Umstände durch die Verringerung der Höchstgeschwindigkeit auf dem Nord-Ostsee-Kanal war eine außerordentliche Tabellenanpassung für dieses Revier notwendig.

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Ziel der Änderungsverordnung ist die außerordentliche und unterjährige Anpassung der Tabelle für das Lotsgeld (privatrechtliches Entgelt für die Beratungsleistung der Seelotsen) im Revier des Nord-Ostsee-Kanals aufgrund veränderter Umfeldbedingungen.

Aufgrund der Einführung einer generellen Geschwindigkeitsbegrenzung für alle Schiffe von 12 km/h gegenüber den zuvor für den allergrößten Anteil der Schiffe geltenden 15 km/h zum Schutz der Uferböschungen des Nord-Ostsee-Kanal zum 1. Juli 2023 wird es zu einer erheblichen Verlängerung der Fahrtzeiten bei der Passage des Kanals kommen. Dies bedeutet kurzfristig, dass die vorhandenen Kanallotsen ab Inkrafttreten der neuen Geschwindigkeitsregelung mit einer Verlängerung ihrer tarifierten Brückenzeit um 25 % konfrontiert werden, gleichzeitig müssen auch die Tarifbestandteile der Verweildauer auf der Lotsenwechselstation Rüsterbergen und für Leerfahrten berücksichtigt werden. Mittel- bis langfristig – ein Ende der Maßnahme der Geschwindigkeitsreduzierung ist noch nicht absehbar – muss wegen der verlängerten Passagezeiten eine größere Anzahl an Kanallotsen eingesetzt werden, um zu einer normalen Arbeitsbelastung für den einzelnen Lotsen zurückkehren zu können. Diese Folgen der veränderten Geschwindigkeitsbeschränkungsregelung sollen finanziell über die erhöhten Lotsgelder ausgeglichen werden.

Im regionalen Arbeitskreis für das Seelotsrevier Nord-Ostsee-Kanal hatten sich die Teilnehmer nach Verhandlungen auf einen Anpassungswert von 19,88 % zum 1. Juli 2023 geeinigt.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Die tarifliche Anpassung für das Lotsgeld im Revier Nord-Ostsee-Kanal ist – wie die Lotsgelder im Allgemeinen - nach § 45 Absatz 3 Satz 2 SeeLG so zu bemessen, dass die Seelotsen bei normaler Inanspruchnahme ein Einkommen und eine Versorgung haben, die ihrer Vorbildung und der Verantwortung ihres Berufes entsprechen.

Grundlage für die Ermittlung des Änderungsbedarfs bei den Lotsgeldern ist grundsätzlich ein mit allen Beteiligten (Lotsen, Küstenländer, Wirtschaft, BMDV) abgestimmtes Verfahren, das eine jährliche Fortschreibung der Sollbetriebseinnahmen nach einem vereinbarten Index und eine Überprüfung der Soll-/Ist-Einnahmen (Soll-/Ist-Vergleich) vorsieht. Die dargestellten tiefgreifenden Änderungen im Arbeitsumfeld machen eine kurzfristige Anpassung der Lotsgeldtabelle für den Nord-Ostsee-Kanal unumgänglich.

Durch die bereits dargestellte Verringerung der im Kanal vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h auf 12 km/h wird sich die Arbeitsbelastung der Lotsen im Nord-

Ostsee-Kanal deutlich erhöhen, solange nicht weitere Lotsen durch Neueinstellung und Ausbildung zur Verfügung stehen. Änderungen im Betriebsablauf werden nötig sein, um beispielsweise durch Fatigue entstehenden Sicherheitsrisiken entgegen wirken zu können. Die kurzfristig über das Normale hinausgehende Inanspruchnahme der Lotsen und mittel- bis langfristig die zu erhöhende Zahl der Kanallotsen müssen durch die Anpassung der Werte in der Lotsgeldtabelle für den Nord-Ostsee-Kanal finanziell abgedeckt werden.

Der Ordnungsgeber hat sich den wirtschaftlich und sachlich vertretbaren Vorschlägen des Arbeitskreises angeschlossen. Diese werden durch die vorliegende Verordnung umgesetzt.

III. Alternativen

Keine.

IV. Regelungskompetenz

Der Verordnungsentwurf stützt sich auf § 45 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 und 2 sowie Absatz 3 Satz 2 SeeLG.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Der Verordnungsentwurf ist mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen vereinbar.

VI. Regelungsfolgen

Die Verordnung aktualisiert die Lotsgeldtabelle für das Revier Nord-Ostsee-Kanal. Damit verbunden ist eine Kostenbelastung für die Schifffahrt, die aber durch die gleichzeitig stattfindende Senkung der Befahrungsabgabe für den Nord-Ostsee-Kanal für mindestens drei Jahre kompensiert wird. Weitergehende Auswirkungen werden insoweit nicht erwartet. Eine erneute Betrachtung der Regelungsfolgen nach Ablauf der befristeten Senkung der Befahrungsabgabe findet im Rahmen der regelmäßigen Tarifgespräche im regionalen Arbeitskreis statt.

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Mit dem Entwurf der Änderungsverordnung werden keine Verwaltungsverfahren eingeführt oder geändert.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Grundsätzlich ist ein funktionierendes Seelotswesen mit ausreichend tätigen Seelotsinnen und Seelotsen ein wichtiges Element des maritimen Verkehrssicherungssystems. Die Beratung durch revierkundige Seelotsen trägt wesentlich zur Gewährleistung der Sicherheit des Schiffsverkehrs auf den Seeschiffahrtsstraßen bei und leistet damit auch einen wichtigen Beitrag zum Umweltschutz und zum Schutz der deutschen Küsten. Sollte den veränderten Rahmenbedingungen für Lotsungen auf dem Nord-Ostsee-Kanal nicht Rechnung getragen werden, wäre der notwendige Bestand an Lotsen für das Revier nicht mehr gewährleistet. Dies hätte Folgen für die Wirtschaftlichkeit der Wasserstraße Nord-Ostsee-Kanal und/oder die dortige Verkehrssicherheit.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Durch die Änderung der Werte in der Lotsgeldtabelle ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bundeshaushalt, weil die Lotsgelder von der Schifffahrt erbracht werden und es sich haushaltsmäßig um durchlaufende Fremdgelder handelt.

4. Erfüllungsaufwand

- a) Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Durch die Regelungen wird kein Erfüllungsaufwand für die Bürgerinnen und Bürger begründet.

- b) Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Durch die Regelungen wird kein Erfüllungsaufwand begründet. Informationspflichten werden nicht begründet, geändert oder aufgehoben. Folglich entstehen keine zusätzlichen Bürokratiekosten.

- c) Erfüllungsaufwand für die Verwaltung (Vollzugaufwand)

Durch die Änderungen ergibt sich für die Verwaltung des Bundes, der Länder und der Kommunen kein zusätzlicher Vollzugaufwand.

5. Weitere Kosten

- a) Sonstige Kosten für die Wirtschaft

Mit der vorgesehenen Anhebung der Werte in der Lotsgeldtabelle für das Revier Nord-Ostsee-Kanal ist eine Kostenbelastung für die Schifffahrt verbunden, deren Wettbewerbsposition aber durch die gleichzeitig vollzogene Senkung der Befahrungsabgabe für den Nord-Ostsee-Kanal nicht bzw. nicht signifikant beeinträchtigt wird. Diese Maßnahme ist allerdings vorläufig auf drei Jahre befristet.

- b) Soziale Sicherungssysteme

Mit der vorgesehenen Regelung werden Belange sozialer Sicherungssysteme nicht berührt.

- c) Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau

Kostenüberwälzungen, die zu einer Erhöhung von Einzelpreisen führen und unmittelbare Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind aufgrund der gleichzeitig erfolgenden Entlastung über die Senkung der Befahrungsabgabe für den Nord-Ostsee-Kanal nicht zu erwarten. Dies bezieht sich auch auf eine etwaige Überschreitung einzelpreiswirksamer Kostenschwellen bei den Regelungsadressaten, die sich (kalkulatorisch) erhöhend auf deren Angebotspreise auswirken könnten, und die Frage, ob die Regelungsadressaten ihre Kostenüberwälzungsmöglichkeiten in Abhängigkeit von der konkreten Wettbewerbssituation in ihren Teilmärkten einzelpreiserhöhend ausschöpfen. Aufgrund der vorläufigen Befristung der Maßnahme einer Senkung der Befahrungsabgaben für den Nord-Ostsee-Kanal auf drei Jahre sind diese Folgen nach Fristablauf erneut zu überprüfen.

6. Weitere Regelungsfolgen

Weitere Auswirkungen der Verordnung sind nicht zu erwarten.

Insbesondere sind keine Auswirkungen auf die spezifische Lebenssituation von Frauen und Männern zu erwarten, da die Regelungen der Verordnung keine Sachverhalte betreffen, die hierauf Einfluss nehmen könnten.

VII. Befristung; Evaluierung

Die Möglichkeit einer Befristung wurde geprüft, ist aber im Ergebnis zu verneinen. Die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit wird auf unabsehbare Zeit bestehen bleiben.

Eine Evaluierung der Auswirkungen des veränderten Geschwindigkeitsregimes für den NOK wird durchgeführt. Darüber hinaus wird die GDWS zum Spätsommer 2023 zu einer konstituierenden Sitzung des „Runden Tisches NOK“ einladen.

B. Besonderer Teil

Zu den Änderungen im Einzelnen:

Zu Artikel 1 (Änderung der Lotstarifverordnung)

Artikel 1 benennt die Änderungen der Lotstarifverordnung zum 01. Juli 2023.

Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)

Artikel 2 regelt das Inkrafttreten der Verordnung.