



ZI SN-46/ME

RECHNUNGSHOF
3, DAMPFSCIFFSTRASSE 2

A-1033 Wien, Postfach 240
Tel. (0 22 2) 711 71/0 oder

Klappe Durchwahl

Fernschreib-Nr. 135 389 rh a
DVR: 0064025
Telefax 712 94 25

Bitte in der Antwort die Geschäftszahl
dieses Schreibens anführen.

ZI 1941-01/96

An das

Präsidium des
Nationalrates

Parlamentsgebäude
1017 Wien

ENTWURF GEGENSTANDSNUMMER	ZI 46	-GE/19	96
Datum:	12. JULI 1996		
Verteilt:	15.7.96		

Betrifft: Entwurf eines Führerscheingesetzes;
Begutachtung und Stellungnahme

Schr. d. BMWVK vom 12. Juni 1996,
GZ 167.650/14-1/6-96

H. Krausgraber

In der Anlage beehrt sich der Rechnungshof, 25 Ausfertigungen seiner Stellungnahme zum
ggstl Gesetzesentwurf zu übermitteln.

Anlage

11. Juli 1996

Der Präsident:

Fiedler

**Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:**

Wald



RECHNUNGSHOF
3, DAMPFSCIFFSTRASSE 2

A-1033 Wien, Postfach 240
Tel. (0 22 2) 711 71/0 oder

Klappe Durchwahl

An das

Bundesministerium für
Wissenschaft, Verkehr und Kunst
Verwaltungsbereich Verkehr und
öffentliche Wirtschaft

Radetzkystraße 2
1031 Wien

Fernschreib-Nr. 135 389 rh a
DVR: 0064025
Telefax 712 94 25

Bitte in der Antwort die Geschäftszahl
dieses Schreibens anführen.
ZI 1941-01/96

Betrifft: Entwurf eines Führerscheingesetzes;
Begutachtung und Stellungnahme
Schr. d. BMWVK vom 12. Juni 1996,
GZ 167.650/14-I/6-96

Der Rechnungshof (RH) bestätigt den Erhalt des ggstl Entwurfes und nimmt dazu wie folgt
Stellung:

1. Zur Darstellung der finanziellen Auswirkungen:

1.1 Im Vorblatt zum Entwurf sind folgende Kosten genannt:

a) Errichtung des zentralen Führerscheinregisters:

Anfangsphase:	Anschaffung der Hard- und Software: 10 Mill S
Laufender Betrieb:	7 Mill S jährlich
Nacherfassungsphase:	keine Mehrkosten
Nach der Nacherfassungsphase:	erhebliche dauerhafte Personaleinsparungen

b) Volkswirtschaftliche Folgekosten:

Rückgang um 400 Mill S jährlich

1.2 Eine Rückfrage des RH im BMWVK ergab, daß für die Errichtung des zentralen Führerscheinregisters Personalkosten für Projektleiter, Analytiker und Programmierer in der Höhe von rd 5 Mill S (für insgesamt 5,5 Mannjahre) und Sachaufwand für Entwicklungsplattform, Release-Anpassung und Zusatzkosten bei externer Entwicklung in der Höhe von rd 5 Mill S anfallen würden. Die jährlichen Betriebskosten werden für einen Datenbank- sowie einen Client-Administrator sowie für Leitungskosten, CPU-Speicher und sonstige Betriebskosten wie ausgeführt rd 7 Mill S betragen.

Diese Kostenschätzung sei vom Bundesrechenamt erstellt worden und beinhalte auch die on-line-Verbindung mit der Europäischen Union. Die sonstigen Betriebskosten seien ein "Sicherheitspolster" für den Maximalumfang der noch genau zu eruierenden tatsächlichen Kosten.

Für eine detailliertere Kostenberechnung sei eine Studie in Auftrag gegeben worden, deren Ergebnis bis zum Zeitpunkt der Einbringung des Gesetzesentwurfes im Ministerrat vorliegen soll.

b) Volkswirtschaftliche Folgekosten:

Je ein Prozent Rückgang an Unfällen mit Personenschaden würden die volkswirtschaftlichen Folgekosten um je 250 Mill S verringern. Das BMWVK ginge nur von einem Rückgang um je 200 Mill S aus.

c) Örtliche Führerscheinregister:

Bezüglich der örtlichen Führerscheinregister sei mit keinen Kosten zu rechnen, weil alle Behörden mit Computern ausgestattet seien und entsprechende Software bereits in den Bundesländern Oberösterreich und Niederösterreich vorhanden sei.

1.3 Nach Ansicht des RH läßt sich die Kostendarstellung nicht schlüssig nachvollziehen:

a) Zentrales Führerscheinregister:

Die dem Gesetzesentwurf angeschlossene Darstellung der finanziellen Auswirkungen beschränkt sich auf die Anführung von zwei Kostensummen für die Errichtung (10 Mill S) und

den Betrieb (7 Mill S jährlich) des zentralen Führerscheinregisters. Die Kalkulation kann allein mit diesen Angaben nicht nachvollzogen werden. Die fernmündlich mitgeteilte Aufschlüsselung der oa Kosten läßt allerdings die Berechnungsgrundlagen nicht ausreichend erkennen. Obwohl ohne Definition der Systemvorgaben seriöse Aussagen über die Kosten nicht möglich erscheinen, ist der vom BMWVK angegebene Aufwand für die Errichtung des zentralen Führerscheinregisters eher als Untergrenze zu beurteilen.

b) Örtliches Führerscheinregister:

Hinsichtlich der Einrichtung und des Betriebs der örtlichen Führerscheinregister erwartet das BMWVK keine zusätzlichen Kosten. Nach Ansicht des RH wird diese Erwartung nicht erfüllt werden können. Die EDV-Ausstattungen und -Programme der Behörden sind sehr verschiedenartig und meist nicht ohne weiteres kompatibel. Die Herstellung eines reibungslosen Datenaustausches dürfte mit umfangreichen Personal- und Entwicklungskosten verbunden sein.

c) Einsparungen auf dem Personalsektor:

Nach den Angaben des BMWVK sei "nach der Nacherfassungsphase durch die Automatisierung mit erheblichen dauerhaften Einsparungen auf dem Personalsektor zu rechnen". Abgesehen davon, daß die Art und Zeitdauer der Nacherfassung weitgehend den Behörden überlassen scheint, fehlen konkrete Angaben darüber, welche Planstellen oder Tätigkeiten eingespart werden könnten und wie hoch die voraussichtlichen Einsparungen zu beziffern sind.

d) Volkswirtschaftliche Folgekosten:

Die (nur) auf die generalpräventive Wirkung des Mehrfachtäter-Punktsystems gestützten Aussagen über den Rückgang der volkswirtschaftlichen Folgekosten bringen nicht zum Ausdruck, welche Einsparungen in welcher Höhe bei den Gebietskörperschaften bzw bei anderen juristischen oder natürlichen Personen erzielt werden könnten.

RECHNUNGSHOF, ZI 1941-01/96

- 4 -

e) Weitere Kostenfaktoren:

- Eine rasche Nacherfassung von Führerscheindaten, welche dem Zweck der EDV-gestützten Register entgegenkommen dürfte, erfordert vermutlich - zeitlich begrenzt - zusätzlichen Personalaufwand (vorwiegend bei den Bezirkshauptmannschaften).
- Keine Kostenaussagen liegen betreffend nachstehende Behördentätigkeiten vor:
 - Verständigungen der Lenker nach Eintragung von Punkten durch das zentrale Führerscheinregister (Material, Porto) (§ 17 Abs 3 und § 27 Abs 1 FSG)
 - Mitteilungen der Personenstandsbehörden an das örtliche Führerscheinregister (§ 30 Abs 2 FSG)
 - Anfragen im Ausland (Ausstellungsstaat und Herkunftsstaat) bei Neuausstellung von Führerscheinen an Besitzer eines in einem EWR-Staat ausgestellten Führerscheins (§ 15 Abs 3 FSG)

Nach Ansicht des RH erscheinen die Erfordernisse des § 14 BHG nicht erfüllt, weil die Kosten zu undifferenziert (keine Unterscheidung in Personal- und Sachaufwand, keine Aufteilung auf das laufende und zumindestens die nächsten drei Finanzjahre) und unvollständig dargestellt sind. Vorschläge über die Bedeckung der Ausgaben, der Bezug zum Budgetprogramm sowie Hinweise auf Kostenbelastungen der Länder fehlen.

2. Zu einzelnen Bestimmungen:

Zum § 8:

Der Entwurf geht davon aus, daß alle Gutachten vom Antragsteller (für die Erteilung einer Lenkberechtigung) der Behörde vorzulegen sind. Bspw verweisen § 4 Abs 4 und § 24 Abs 4 zwar auf § 8, enthalten jedoch den Auftrag an die Behörde, ein Gutachten einzuholen.

Zur Vermeidung von Mißverständnissen, wer der Auftraggeber eines Gutachtens ist und wer die Kosten dafür zu tragen hat, wird vorgeschlagen, die Formulierung jeweils so zu ändern, daß der Besitzer der Lenkberechtigung mit der Beibringung des erforderlichen Gutachtens von der Behörde beauftragt wird.

RECHNUNGSHOF, ZI 1941-01/96

- 5 -

Zum § 17:

§ 17 Abs 7 des Entwurfes lautet: "Der BMWVK hat durch Verordnung festzusetzen: 1. die technische und organisatorische Ausgestaltung des on-line-Zugriffes (der Übermittlung) auf die in Abs 1, 2 und 3 gespeicherten Daten und ...".

Die Formulierung wäre so abzuändern, daß die Daten nicht in den Abs 1, 2 und 3, sondern aufgrund der Bestimmungen dieser Absätze gespeichert wurden.

Zum § 27:

Gemäß § 27 Abs 8 Z 7 "hat der BMWVK durch Verordnung festzusetzen: 7. die Kosten der Einstellungs- und Verhaltenstrainingskurse".

Wie sich aus den Erläuterungen ergibt, sind mit diesen Kosten (wohl die von Nachzuschulenden zu bezahlenden) Höchstkosten gemeint. Die Textierung sollte daher besser lauten: "7. den Höchstkostenbeitrag für die Einstellungs- und Verhaltenstrainingskurse."

Zum § 40:

Gemäß § 40 Abs 8 sind die eingehobenen Strafgelder für die Vollziehung dieses Bundesgesetzes zu verwenden.

Diese Zweckbindung widerspricht dem Gesamtbedeckungsgrundsatz (§ 38 Abs 1 BHG). Sie sollte aufgrund der damit verbundenen hohen Verwaltungskosten gestrichen werden.

Zum § 46:

§ 46 Abs 4 lautet: "§ 122 b tritt mit 1. Juli 1998 außer Kraft."

Die Bestimmung ist zwar im Zusammenhalt mit § 46 Abs 3 zu lesen, trotzdem sollte zur Klarstellung und Vermeidung erhöhten Suchaufwandes zumindest eingefügt werden "des Kraftfahrgesetzes 1967".

RECHNUNGSHOF, ZI 1941-01/96

- 6 -

Von dieser Stellungnahme werden ue 25 Ausfertigungen dem Präsidium des Nationalrates und je zwei Ausfertigungen Herrn Staatssekretär im Bundeskanzleramt Mag. Karl Schlögl sowie dem Bundesministerium für Finanzen übermittelt.

11. Juli 1996

Der Präsident:

Fiedler

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:
H. Fiedler