

*F ü r u n s e r L a n d !*

LEGISLATIV-

UND

VERFASSUNGSDIENST

Bundesministerium für  
Verkehr, Innovation und Technologie  
Stubenring 1  
1011 Wien

E-Mail: [post.st4@bmvit.gv.at](mailto:post.st4@bmvit.gv.at)

ZAHL

2001-BG-141/33-2005

DATUM

16.8.2005

CHIEMSEEHOF

✉ POSTFACH 527, 5010 SALZBURG

landeslegistik@salzburg.gv.at

FAX (0662) 8042 - 2164

TEL (0662) 8042 - **2290**

Herr Mag. Feichtenschlager

BETREFF

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Führerscheingesetz (8. Führerscheingesetz-Novelle), die Fahrprüfungsverordnung (5. Novelle zur FSG-PV), die Führerschein-Gesundheitsverordnung (4. Novelle zur FSG-GV) und die Führerscheingesetz-Durchführungsverordnung (6. Novelle zur FSG-DV) geändert werden; Stellungnahme

Bezug: ZI BMVIT-170.706/0008-II/ST/4/2005

Sehr geehrte Damen und Herren!

Zu den im Gegenstand bezeichneten Gesetz- und Verordnungsentwürfen gibt das Amt der Salzburger Landesregierung folgende Stellungnahme bekannt:

## 1. Allgemeines:

1.1. Den Erläuterungen zum Führerscheingesetz folgend sollen durch das Vorhaben unter anderem folgende Ziele verfolgt werden:

- a) Reduktion der Behörden auf ihre Kernaufgaben;
- b) Aufhebung der derzeitigen Zuständigkeitsregelungen und Änderung der behördlichen Zuständigkeit auf den Sitz der Fahrschule;
- c) Realsierung des Prinzips des „one-stop-shops“;
- d) Ausstellung eines vorläufigen Führerscheins sofort nach bestandener Fahrprüfung;
- e) einheitliche Endabrechnung der Verfahrenskosten;

DAS LAND IM INTERNET: [www.salzburg.gv.at](http://www.salzburg.gv.at)

AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG • LANDESAMTSDIREKTION

✉ POSTFACH 527, 5010 SALZBURG • TEL (0662) 8042-0\* • FAX (0662) 8042-2160 • MAIL [post@salzburg.gv.at](mailto:post@salzburg.gv.at) • DVR 0078182

f) Mitwirkungspflicht aller am System beteiligten Personen und Stellen unter Nutzung des vorgegebenen EDV-Systems.

Die Vorteile des vorgeschlagenen Systems für die Behörden sollen in einer Konzentration auf die Kernaufgaben und einem damit einhergehenden Abbau von Verwaltungsaufwand sowie in einem Wegfall von Delegierungen und Abtretungen bestehen.

**1.2.** Eine zusammenfassende Bewertung des Vorhabens ergibt jedoch, dass die ambitionierten Ziele nur zum Teil erreicht werden und die Vorteile für die Behörden in Teilbereichen zumindest nicht klar ersichtlich sind.

Im Einzelnen:

**1.2.1.** Die Lenkberechtigung soll nicht nur bei der Führerscheinbehörde des Wohnsitzes beantragt werden können, sondern auch bei jener Führerscheinbehörde, in deren Sprengel die Fahrausbildung absolviert wird. Im Unterschied zur geltenden Regelung werden daher im Verfahren zur Erteilung der Lenkberechtigung zumindest zwei Behörden (statt einer Behörde) tätig. Der Grund dafür liegt im Fehlen eines zentralen Verwaltungsstrafenregisters. Daher kann über die Vertrauenswürdigkeit des Lenkberechtigungswerbers abschließend und verbindlich nur die Wohnsitzbehörde Auskunft geben. Das bestätigen auch die Erläuterungen nicht nur im Allgemeinen Teil, sondern auch zum geplanten § 5 Abs 1 und 2, da „der (Haupt)Wohnsitzbehörde weiterhin Aufgaben bei den Lenkberechtigungsverfahren zukommen“ sollen. Durch die Neuregelung der örtlichen Zuständigkeiten kommt es also zu einer zusätzlichen Befassung von mehreren Behörden in den Lenkberechtigungsverfahren und nicht zu einem „Verwaltungsabbau“.

**1.2.2.** Durch die geplante breite Streuung der Eintragungsbefugnisse ins Führerscheinregister auf viele Beteiligte (Fahrschulen und deren Mitarbeiter, Ärzte, Prüfer, usw.) steht zu befürchten, dass

- a) die Qualität der Richtigkeit der im Führerscheinregister eingetragenen Daten erheblich abnimmt: Eine hohe diesbezügliche Qualität ist nur dann gewährleistet, wenn, so wie derzeit, die Eintragungen durch einige wenige Personen vorgenommen werden, die mit der Vorgangsweise regelmäßig befasst und vertraut sind;
- b) die hohe Qualität der Vertraulichkeit der Daten leidet: Das Führerscheinregister ist ein datenschutzrechtlich hoch sensibler Bereich, zu dem nun ein schier unübersehbarer, inhomogener Kreis von Personen Zugang hat;
- c) eine nachträgliche Korrektur von Daten im Führerscheinregister kaum oder nur schwer möglich ist: Eine solche Korrektur hätte wiederum durch die Bezirksverwaltungsbehörden zu erfolgen; ein „Abbau von Verwaltungsaufwand“ findet nicht statt;

d) die rechtlich gebotene Überprüfung der Schlüssigkeit der in das Führerscheinregister eingetragenen Daten durch die Behörde entfällt: Ärzten und Fahrprüfern wird ohne vorherige behördliche Kontrolle des Dateninhaltes die Möglichkeit gegeben, verbindliche Eintragungen im Führerscheinregister (und damit im jeweiligen Verwaltungsakt) vorzunehmen. Das wird dann problematisch, wenn auf fehlerhaften Eingaben beruhende verwaltungsbehördliche Schritte gesetzt werden, etwa ein vorläufiger Führerschein ausgestellt wird. Weder die Rechtssicherheit noch die Verkehrssicherheit werden dadurch gestärkt.

**1.3.** Insgesamt ist zumindest nicht offensichtlich, welche Erledigungen künftig weiterhin durch die Behörden erfolgen sollen. Es sollte nach dem Vorbild der Kompetenzfestlegungen für die ermächtigten Versicherungen im Rahmen der Kfz-Zulassung (§§ 40a und 40b KFG) soweit wie möglich bereits gesetzlich festgelegt werden, welche Tätigkeiten im Bereich des Führerscheinrechtes weiterhin von den Behörden wahrzunehmen sind und welche Tätigkeiten von den sonst im Führerscheinverfahren mitwirkenden Personen und Einrichtungen vorgenommen werden dürfen.

**1.4.** Die durchgängige Betrachtung einiger konkreter Verfahrensabläufe ergibt vor dem Hintergrund der dargestellten Zielsetzungen und auch der zum Ausdruck gebrachten Erwartungen („Nutzen“) Folgendes:

**1.4.1.** Die Antragstellung und Antragserfassung im Verfahren zur Erteilung einer Lenkberechtigung bei und durch die Fahrschulen ist aus Sicht der Bürgernähe positiv zu bewerten und auch aus verfahrenstechnischer und verwaltungsökonomischer Sicht sinnvoll. Diese an sich positive Beurteilung wird jedoch dadurch relativiert, dass die Antrags-erfassung auch durch die Behörde zu erfolgen hat. Das widerspricht nicht nur dem Grundsatz klar definierter Zuständigkeiten und Aufgabenzuordnung, sondern erfordert auch vorgezogene Prozessaktivitäten wie die physische Übermittlung des Handaktes an die Behörde.

Gemäß dem geplanten § 3 Abs 5 FSG-PV hat das von der Fahrschule angeforderte Aufsichtsorgan nach positiver Ablegung der theoretischen Fahrprüfung und Eintragung der Prüfungsergebnisse in das Führerscheinregister den Antrag samt den dazugehörigen Beilagen (Antragsformulare, Niederschrift,...) von der Fahrschule zu übernehmen und an die verfahrensführende Behörde zu übermitteln. Dadurch wird die Führerscheinbehörde in die Lage versetzt, den vorläufigen Führerschein bereits vor der Ablegung praktischen Prüfung vorzubereiten und die dafür erforderlichen zusätzliche Daten für den Produktionsauftrag (Bild und Unterschrift) zu erfassen und die allenfalls erforderlichen Codes einzutragen.

Hier wird zu Bedenken gegeben, dass das Aufsichtspersonal nicht zwingend von jener Behörde beigestellt wird, zu der der Antragsakt nunmehr physisch zu überbringen ist. Da die dem Konzept zugrunde liegende Behördenidentität in vielen Fällen nicht gegeben sein wird, hat die Aufsichtsperson die Antragsunterlagen auf dem Amtsweg weiterzuleiten. Damit ist aber auch der in den Erläuterungen dargestellte Nutzen der physischen Überbringung schon nicht mehr lukrierbar. Die Mitnahme und Übergabe des Handaktes an die Führerscheinbehörde ist aufgrund der oftmals anzutreffenden räumlichen Dislozierung der Aufsichtsperson von der Führerscheinbehörde verwaltungsökonomisch unzweckmäßig.

Darüber hinaus erweist sich das geplante Konzept aus prozessökonomischer Sicht als kontraproduktiv, da vorgezogene Prozessaktivitäten unumgänglich sind: Gemäß dem Grundsatz klar definierter Zuständigkeiten und Aufgabenzuordnungen sollte die Erfassung von Bild und Unterschrift als Teil des Antrages nach verfahrenstechnischen und auch verwaltungsökonomischen Gesichtspunkten direkt bei den Fahrschulen und nicht bei der Behörde erfolgen (zur Eintragung der Codes siehe Punkt 4), umso mehr als ohnehin die Qualität der Fotos durch die verlangte Vorlage von EU-Passfotos sichergestellt ist. Damit ist aber auch eine behördlich Entscheidung über die Brauchbarkeit der Fotos nicht notwendig. Da es sich beim Einscannen des Passfotos und der Unterschrift auch nicht um eine (nicht auslagerbare) Kernkompetenz des Staates handelt, stünden dieser Vorgangsweise auch keine verfassungsrechtlichen Schranken im Wege. Hinsichtlich der Erfassung von Foto und Unterschrift sollte man sich an der DV-technischen bzw prozessualen Umsetzung im System IDR orientieren, wo alle mit der Erfassung von Bild und Unterschrift zusammen hängende Probleme einschließlich von Reklamationen gelöst sind bzw gelöst werden. Zusätzlich könnte auch der Kostenersatz bei gerechtfertigten Reklamationen im Einvernehmen mit der Fotografeninnung (ähnlich wie beim Reisepass) geregelt werden. Wichtig erscheint in diesem Zusammenhang, dass das Erfordernis der Vorlage von EU-Passbildern über eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit des BMVIT und als Beratungsleistung der Fahrschulen dem Antragsteller gegenüber kommuniziert wird.

Des Weiteren sollte die Notwendigkeit einer Vorlage von Bestätigungen, deren Informationen jedoch auch aus zentralen Datenbanken des Bundes (ZMR, EKIS, IDR, etc) aktuell und online abgefragt werden können weitgehend eingeschränkt werden, um den Zielsetzungen von Bürgernähe und e-Gov gerecht zu werden.

Verzichtbar ist auch die manuelle Dokumentation bestimmter Verfahrensschritte, behördlicher Verfügungen oder vorgelegter Nachweise auf dem Antragsformular, weil diese Daten bereits in das Informationsverbundsystem eingegeben und gespeichert werden. Die einzelnen Verfahren und die handelnden Personen können jederzeit und aktuell anhand der elektronisch gespeicherten Daten nachvollzogen werden. Um diesen Doppel-

aufwand (Eingabe in das System und Dokumentation auf dem Antragsformular) zu vermeiden, sollte im Sinn von E-Government die manuelle Aufzeichnung von Verfahrensdaten auf das unbedingt notwendige Ausmaß eingeschränkt werden.

**1.4.2.** § 22 Abs 3 FSG-GV tritt erst mit 1. September 2006 in Kraft (§ 25 Abs 4 FSG-GV), da die Ärzteschaft erst in einer zweiten Ausbaustufe in das System eingebunden werden soll.

Durch den geplanten § 8 Abs 1 FSG soll die Sprengelbindung der sachverständigen Ärzte aufgehoben werden. Aus den Erläuterungen zum geplanten § 5 Abs 1 FSG (arg. „Trotzdem ist die Festlegung einer Hauptwohnsitzbehörde erforderlich, da auch dieser Behörde gewisse Aufgaben im Erteilungsverfahren (u. a. amtsärztliche Untersuchungen) [...] zukommen.“) kann jedoch geschlossen werden, dass eine Aufhebung der Sprengelbindung der Amtsärzte nach § 8 des Gesetzes vom 30. April 1870, betreffend die Organisation des öffentlichen Sanitätsdienstes, RGBl. Nr. 68/1870, nicht beabsichtigt ist.

Die praktischen Auswirkungen sollen an einem konkrete Verfahren illustriert werden: Ein Salzburger Student beabsichtigt, an seinem Studienort in Wien eine Lenkberechtigung zu erlangen. Soweit die dazu erforderliche Feststellung der gesundheitlichen Eignung durch einen sachverständigen Arzt ausreichend ist, kann diese Untersuchung aufgrund der Aufhebung der Sprengelbindung auch an seinem Studienort (= Standortbehörde der Fahrschule) durchgeführt werden. Aus der verzögerten Einbeziehung der Ärzteschaft in den Informationsverbund ergibt sich jedoch für die Übergangszeit von der ersten zur zweiten Ausbaustufe folgende Problematik: Das ärztliche Gutachten ist an die Führerscheinbehörde zu übermitteln, wo es im Informationsverbundsystem zu erfassen ist, da die Eingabe des Ergebnisses der Untersuchung unverzichtbarer Teil der elektronischen Verfahrensabwicklung ist. Im Anschluss daran muss nun das bei der Behörde befindliche ärztliche Gutachten mit dem Fahrschulakt, der sich zunächst noch bei der Fahrschule befindet, zusammengeführt werden. Bis dahin muss das von der Behörde erfasste Gutachten „zwischengelagert“ werden.

Vor dem Hintergrund des dadurch bedingten Administrations-, Manipulations- und Reorganisationsaufwandes wird daher vorgeschlagen, das neue Erteilungsverfahren erst dann einzuführen, wenn auch die Einbindung der Ärzte und Amtsärzte sichergestellt ist. Unabhängig von der zeitlichen Einbindung der Ärzte soll jedoch schon jetzt eine Verpflichtung der Ärzte und Amtsärzte zur Eintragung der Codes und Fristen (bei Auflagen) festgelegt werden, um weiteren Aufwand zu vermeiden.

Stellt sich – wieder am konkreten Beispiel des Salzburger Führerscheinwerber – im Zug der ärztlichen Untersuchung die Notwendigkeit eines amtsärztlichen Gutachten heraus und entscheidet sich der sachverständige Arzt für eine Zuweisung zu diesem, muss sich der Führerscheinwerber auf Grund der Sprengelbindung der Amtsärzte nun wieder nach

Salzburg begeben, um sich in seinem Heimatbezirk einer amtsärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Damit wird ein regelrechter „Untersuchungstourismus“ heraufbeschworen, der den Zielen und Grundsätzen des Vorhabens, die Verfahren künftig im Bereich des Standortes der Fahrschule abzuwickeln, und so der Mobilität unserer heutigen Gesellschaft Rechnung zu tragen, widerspricht. Darüber hinaus erzeugt eine solche Zuständigkeitsfestlegung einen unnötigen Verfahrens- und Kommunikationsaufwand zwischen der verfahrenszuständigen Standortbehörde und der Hauptwohnsitzbehörde des Antragstellers.

Es wird daher vor dem Hintergrund der Zielsetzungen des Vorhabens vorgeschlagen, den Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesamtvorhabens mit der Einbindung der Ärzteschaft in den Informationsverbund abzugleichen. Als einheitlicher Zeitpunkt für das Inkrafttreten des Vorhabens ist daher (frühestens) der 1. September 2006 vorstellbar, da erst ab diesem Zeitpunkt (voraussichtlich) auch die Ärzteschaft in das Verbundsystem eingebunden sein wird. Was den bereits angesprochenen „Untersuchungstourismus“ anbelangt, wird es dem Bürger nur schwer erklärbar sein, warum er den Amtsarzt seiner Hauptwohnsitzbehörde aufsuchen muss, obwohl es einen solchen auch im Bereich des Standortes der von ihm gewählten Fahrschule gibt. Damit ist das Problem der Sprengelbindung der Amtsärzte angesprochen.

Gemäß § 10 Abs 2 FSG sind die Kandidaten zur Fahrprüfung nur dann zuzulassen, wenn sie verkehrszuverlässig (Z 1) und gesundheitlich geeignet sind (Z 2) sowie die vorgeschriebene Unterweisung in Erster Hilfe erbracht haben. Die gesundheitliche Eignung ist daher bereits eine Voraussetzung für die Ablegung der theoretischen Prüfung. Dadurch sollen im Fall einer mangelnden gesundheitlichen Eignung unnötige Ausbildungs- und Verfahrenskosten vermieden werden. Diese Bestimmung ist durchwegs im Interesse des Führerscheinwerbers. Im Fall einer langwierigen, vom Ergebnis her aber positiven Feststellung der gesundheitlichen Eignung kann jedoch die Ausbildung und die Ablegung der theoretischen Prüfung verzögert werden. § 10 Abs 2 sollte daher dahingehend ergänzt werden, dass auch ohne positiv festgestellte gesundheitliche Eignung auf Verlangen, Gefahr und Kosten des Betreffenden eine Ausbildung bei der Fahrschule absolviert und die theoretischen Prüfung abgelegt werden können.

**1.4.3.** Die Einführung eines „vorläufigen Führerscheines“ bewirkt gegenüber der derzeitigen Führerscheinausstellungspraxis keinen Zeitgewinn. Bereits derzeit besteht auf Grund der geltenden Bestimmungen die Möglichkeit, noch am Tag der Führerscheinprüfung den Führerschein zu erhalten. Generell ist die Ausfolgung des Führerscheines binnen zwei Tagen nach der Prüfung möglich. Dem gegenüber bedeutet die Einschränkung seiner Gültigkeit auf das österreichische Staatsgebiet gerade in Grenzregionen einen ganz

konkreten, erheblichen Nachteil, wenn die endgültige Ausstellung des Führerscheines tatsächlich voraussichtlich bis zu vier Wochen dauern kann.

Andererseits: Reklamationen wegen defekter, nicht korrekter Scheckkartenführerscheine haben nicht nur zeitaufwändige Rückfragen bei der Behörde zur Folge, sondern machen auch weitere Produktionsneuaufträge erforderlich (vgl. etwa den aktuellen „roll-out“ der e-Card). Auch durch Zustellverzögerungen können Fälle eintreten, in denen der betreffende Führerscheinbesitzer nach Ablauf der vierwöchigen Geltungsdauer und trotz vollständiger Erfüllung der für den Besitz einer Lenkberechtigung maßgeblichen Voraussetzungen keinen Führerschein mehr besitzt. Da erfahrungsgemäß gerade zu Beginn der Umstellung ohnehin mit längeren Wartezeiten zu rechnen sein wird, erscheint dieser Zeitraum von 4 Wochen zu kurz. Soweit die (optimistischen) Prognosen in den Erläuterungen zutreffen und der Führerschein ohnehin in maximal 10 Tagen beim Adressaten einlangt, ist zumindest durch eine Verlängerung der Frist auch keine überlange Gültigkeitsdauer des vorläufigen Führerscheins zu befürchten. Nur durch eine alle Eventualitäten vor allem in der Einführungsphase berücksichtigenden Gültigkeitsdauer kann letztlich dem Ziel einer sofortigen Fahrerlaubnis nach Erfüllung aller Voraussetzung entsprochen werden.

Aus verwaltungsökonomischer Sicht ausdrücklich begrüßt wird in diesem Zusammenhang, dass keine Ablieferungspflicht für den vorläufigen Führerscheins bei der Behörde besteht.

**1.4.4.** Gemäß § 6 Abs 12 FSG-PV erhält der Führerscheinwerber nach bestandenen Fahrprüfung ein Kostenblatt gemäß Anlage 3 zur FSG-PV. Auf dem Kostenblatt sind in übersichtlicher Form die im Zug des Erteilungsverfahrens angefallenen Kosten einschließlich der Prüfungsgebühr darzustellen, ausgenommen die Kosten der amtsärztlichen Untersuchung. Diese sind anlässlich der Untersuchung direkt zu begleichen (§ 11 Abs 6b FSG). Die Erläuterungen begründen das damit, dass es „hier zahlreiche verschiedene Gebührensätze gibt und eine Darstellung und Handhabung am Kostenblatt zu kompliziert ist.“ Dem ist zu entgegnen, dass alle erforderlichen Verfahrens- und Personendaten für die Verrechnung der Kosten im DV-System bereits vorhanden sind. Die vorgesehene Regelung widerspricht damit nicht nur dem Verfahrensziel, alle Kosten des Verfahrens (mit Ausnahme des Honorars der praktischen Ärzte) in einer Endabrechnung mittels Kostenblatt abzurechnen, sondern auch der Zielsetzung einer weitestgehenden automationsunterstützten Verfahrensabwicklung. Um diesen Zielvorgaben gerecht zu werden, sollte daher auch die Kostenabrechnung der Amtsärzte über das Kostenblatt erfolgen.

**1.4.5.** Gemäß dem geplanten § 13 Abs 4 FSG hat im Fall einer Ausdehnung der Lenkberechtigung auf andere Klassen oder im Fall einer Umschreibung eines ausländischen Führerscheins der Produzent des Führerscheins diesen direkt an die Erteilungsbehörde –

und nicht wie sonst an die vom Antragsteller angegebene Adresse – zu senden, es sei denn, der bisherige Führerschein wurde bis zum Zeitpunkt der Erteilung des Produktionsauftrages bei der Behörde abgeliefert. Soweit in diesem Fällen die Zusendung des Führerscheins an die Behörde erfolgt, ist dieser Zug um Zug gegen die Ablieferung des bisherigen Führerscheins auszuhändigen. Die Erläuterungen begründen diese Vorgangsweise damit, dass die Behörde sonst das Problem hätte, den alten Führerschein einzutreiben.

Es wird vorgeschlagen, den Fahrprüfer zu verpflichten, den Antragsteller über die näheren Modalitäten (Zug-um-Zug-Ausfolgung des neuen Führerscheins nur gegen Abgabe des alten Führerscheins bei der Behörde) entsprechend zu informieren, um der Behörde zeit- und kostenaufwändige Auskunftserteilungen, bzw. Informationsschreiben an den Antragsteller zu ersparen.

## **II. Zu den finanziellen Auswirkungen:**

Eine dem Art 1 Abs 3 der Vereinbarung zwischen dem Bund, den Ländern und den Gemeinden über einen Konsultationsmechanismus und einen künftigen Stabilitätspakt der Gebietskörperschaften entsprechende Darstellung der finanziellen Auswirkungen fehlt. Bemängelt wird vor allem das Fehlen eines Mengengerüsts für die jeweiligen Leistungsprozesse. Darüber hinaus sind einige Berechnungsgrundlagen nicht nachvollziehbar, wie die angenommene Verringerung des Verwaltungsvorgangsaufwandes um etwa 15 bis – 25%. Die Annahme eines erhöhten Kontroll- und Koordinierungsaufwandes der Behörden steht auch im Widerspruch zu den Zielen und Grundsätzen des Vorhabens, da ein modernes EDV-System die Verfahrenskoordination übernehmen und die Verfahrens- und Ergebnissicherung durch Formal- und Plausibilitätsprüfungen abgedeckt werden soll. Aufgrund der veranschlagten Programmierkosten in der Höhe von ca. 700.000 € scheint eine solche EDV-Funktionalität auch geplant zu sein. Auch die Berechnungen über die voraussichtlichen Kosten des Scheckkartenführerscheins in der Höhe von etwa 9 € je Stück können anhand des dargestellten Ermittlungsverfahrens (Rückschluss von den Kosten für Personalausweise und Fahrerkarten beim digitalen Kontrollgerät) nicht nachvollzogen werden, zumal der Zuschlag zur konkreten Auftragsvergabe noch nicht erfolgt ist. Darüber hinaus werden zwar die Mehrkosten für die Führung des Führerscheinregisters als Informationsverbund prognostiziert, auf mögliche Einsparungspotentiale wird jedoch nicht eingegangen. Mögliche Einsparungen aus der Zusammenführung der einzelnen Register und den Betrieb eines nunmehr einzigen Registers wären daher zu hinterfragen und gegebenenfalls darzustellen. Bei einigen Positionen ist unklar, wer die Kosten letztlich zu tragen hat (z. B. Scanner bei den Führerscheinbehörden – Amtssachaufwand oder konkreter Zweckaufwand, Kosten für den Helpdesk). Die Kosten für den Scanner

wären darüber hinaus bei den Fahrschulen zu veranschlagen (Stichwort: "Datenerfassung dort, wo diese erstmals anfallen"). Die Kosten für den Helpdesk wiederum sind zwar beziffert, aufgrund fehlender Aufgaben- und Tätigkeitsbeschreibung und entsprechender Mengengerüste jedoch nicht nachvollziehbar. Neben der Darlegung der geplanten Kostentragung für den Helpdesk wäre die Darstellung um eine Leistungsbeschreibung, den geplanten Betreiber eines solchen Helpdesk und um Kriterien für die Leistungsabgeltung zu ergänzen.

Es wird daher in einer allfälligen Regierungsvorlage eine nachvollziehbare Darstellung aller kalkulierten Kosten (Einmal- und laufende Kosten), die damit verbundene Kostenträgerschaft und eine nachvollziehbare Darstellung des messbaren Nutzens (Aufwandsminimierung) bei den Behörden gefordert. Auch sollte die künftigen Gebührenregelung dargestellt werden.

### **III. Zu einzelnen Bestimmungen der 8. FSG-Novelle:**

#### **Zu § 7 Abs 8:**

Die Einschränkung einer umfänglichen, auch die Verwaltungsstrafen umfassenden Überprüfung der Verkehrszuverlässigkeit auf die Fälle der Erteilung oder Ausdehnung einer Lenkberechtigung ist im Interesse der Verkehrssicherheit und damit auch im Interesse der Gesundheit und des Lebens von Verkehrsteilnehmern nicht ratsam. Auch in allen anderen Fällen sollte eine routinemäßige Überprüfung der Verkehrszuverlässigkeit stattfinden, die sämtliche Belange einer allfälligen Beeinträchtigung der Verkehrszuverlässigkeit umfasst. Gerade in diesen Fällen geht die angestrebte „Vermeidung von Verwaltungsaufwand“ zu Lasten der Gesundheit und des Lebens von Verkehrsteilnehmern. Geradezu paradox ist, dass durch die Einschränkung der Prüfung der Verkehrszuverlässigkeit auf die bei der Behörde des Wohnsitzes vorhandenen Daten gerade jener Verwaltungsaufwand vermieden werden soll, der erst durch die geplante Neuregelung der Zuständigkeiten im Verfahren zur Erteilung der Lenkberechtigung entsteht!

#### **Zu § 13:**

Die geplante Neuregelung bedeutet einen immensen zusätzlichen bürokratischen Aufwand für die Fahrprüfer, der zu Verzögerungen beim Prüfungsablauf führt oder überhaupt eine Reduzierung der Prüfungsintensität am jeweiligen Prüfungstag zur Folge haben kann.

Der geplante Abs 5 erfasst durch die Verweisung auf § 8 Abs 3 Ziffer 2 und 3 nur „Auflagen bzw. Beschränkungen“, die aus einem ärztlichen Gutachten ableitbar sind. Ein-

schränkungen aus anderen Gründen könnten nicht berücksichtigt werden. Eine diesbezügliche Ergänzung des Abs 5 wird angeregt.

### **Zu den §§ 16 und 17:**

Auf die Ausführungen zur Datenqualität und der reduzierten Verlässlichkeit der Daten unter Pkt 1 wird hingewiesen.

### **Zu § 36:**

1. Die Ausweitung des Kreises der Eintragungsberechtigten ins Führerscheinregister macht die Erteilung von Ermächtigungen für die einschlägigen Eintragungsbefugnisse erforderlich. Diese Ermächtigungen werden vom Landeshauptmann erteilt. Die für das Verkehrsrecht zuständige Abteilung (5) des Amtes der Salzburger Landesregierung rechnet mit rund 200 bis 250 zusätzlichen Verfahren. Bei diesen Ermächtigungen handelt es sich um Formalermächtigungen, wie das auch seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie hinsichtlich der Ermächtigungen gemäß § 36 Abs 1 Ziffer 1 lit. c FSG zum Ausdruck gebracht worden ist. Da die Möglichkeit besteht, rechtzeitig im Gesetz bzw. in einer Verordnung die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ermächtigung gemäß § 36 Abs 1 Ziffer 1 lit. d festzulegen, wird gefordert, diese Voraussetzungen in Anlehnung an die praktische Vorgangsweise bei den Ermächtigungen gemäß Abs 1 Z 1 lit. c auf die Prüfung des Erfordernisses gemäß § 36 Abs 3 Ziffer 1 einzuschränken. Die Überprüfung der Voraussetzungen nach Ziffer 2 (erforderliches Personal und erforderliche Einrichtungen) würde zum einen die behördlichen Kapazitäten sprengen, zum anderen ist unklar, wie diese Voraussetzungen überhaupt erfüllt werden kann. Da die Bestellung der sachverständigen Ärzte und der sachverständigen Fahrprüfer jeweils nur befristet erfolgt, sollte auch zusätzlich klargestellt werden, ob die Ermächtigungen gemäß § 36 Abs 1 Z. 1 lit. d unbefristet erteilt werden können oder ob diese mit der Bestelldauer abzustimmen sind.

2. Im Abs 1 sollte konkretisiert werden, was unter einem „nachgewiesenen Missstand“ zu verstehen ist. Soll es sich dabei um rechtskräftige gerichtliche oder verwaltungsstrafbehördliche Bestrafungen handeln, oder kann es auch ausreichen, dass diese Missstände auf Grund von kraftfahrbehördlichen Erhebungen festgestellt worden sind? Kann ein Missstand bereits durch eine einmalige oder nur durch eine mehrmalige fehlerhafte Eingabe in das Führerscheinregister verwirklicht sein und kann sich z. B. eine Fahrschule dadurch „entschuldigen“, dass jene angestellte Person, die diesen Missstand bewirkt hat, ohnehin entlassen bzw. gekündigt wird? Gerade für diese Fälle wäre eine entsprechende Auswahlverantwortung der Fahrschule für das im Führerscheinerteilungsverfahren eingesetzte Personal hervorzuheben. „Missstände“ erfordern rasche Abhilfe. Dazu muss je-

doch klargestellt sein, worin sich ein „Misstand“ manifestiert und wie dieser auch nachgewiesen werden kann.

#### **IV. Zu einzelnen Bestimmungen der FSG-DV:**

##### **Zu § 2:**

Abs 1 Z 1 lit a spricht vom „Namen“ des Führerscheinbesitzers, lit.b zusätzlich vom „Vornamen“. In der geplanten Anlage 3 wird der Begriff „Familiename“ verwendet. Abweichend von der geplanten FSG-Novelle und vom § 4 wird in der Anlage 3 der vorläufige Führerschein als „Interims-Führerschein“ bezeichnet. Es wird vorgeschlagen, eine einheitliche Diktion zu verwenden.

##### **Zu § 4:**

Neben der Verpflichtung der Führerscheinbehörde sollte auch eine entsprechende Mitwirkungsverpflichtung der übrigen in Anspruch genommenen österreichischen Behörden und des Inhabers der Lenkberechtigung festgelegt werden.

#### **V. Zu einzelnen Bestimmungen der FSG-GV:**

##### **Zu § 22:**

Die Bestellung von sachverständigen Ärzte soll nunmehr für das gesamte Bundesgebiet gelten. Gemäß den geltenden Bestimmungen kann eine Bestellung zum sachverständigen Arzt höchstens den Wirkungsbereich von drei Behörden umfassen. Mangels einer entsprechenden Übergangsbestimmung gilt die im Abs 6 geplante Erweiterung des örtlichen Bereichs einer Bestellung daher nur für Neubestellungen beziehen. Eine entsprechende Übergangsbestimmung auch für „Altbestellungen“ sollte daher aufgenommen werden.

#### **VI. Zu einzelnen Bestimmungen der FSG-PV:**

##### **Zu § 6:**

Im Abs 1a sollte eine Widmung der Gebührenauffälle festgelegt werden. Da dieser Ausfall hauptsächlich den Fahrprüfer betrifft, sollten 90% der Gebühr dem Fahrprüfer oder der Organisation zukommen, die den Aufwand für die Zeitversäumnis zu tragen hat (etwa der Dienstgeber, wenn die Prüfung in der Dienstzeit erfolgt).

Der Aufwand für die Ausstellung des vorläufigen Führerscheins, der ohnehin kein sehr hohes Niveau an Fälschungssicherheit besitzt, sollte so weit wie möglich minimiert werden.

**Zu § 15:**

Die Gebühren für die praktische Fahrprüfung wurden im Jahr 1996 auf der Basis der Kosten für einen Beamten der Verwendungsgruppe B berechnet. Der VPI 1996 hat sich seit her bis Juni 2005 um 16,6 Punkte erhöht. Der Aufwand für die Fahrprüfer hat sich wesentlich erhöht: Im Prüferhandbuch wird der empfohlene Zeitaufwand für eine Prüfung der Klasse A, B sowie B zu E mit 40 Minuten festgelegt. Die Eingabe des Ergebnisses der Prüfung und die Ausstellung des vorläufigen Führerschein bedeutet einen zusätzlichen Aufwand von 5 Minuten und im Ergebnis einen Verdienst von 29,43 €. Im Gegensatz dazu rechnet das Land Salzburg für einen Beamten der Verwendungsgruppe B mit Gesamtkosten von 42,7 € pro Stunde. Es wird daher vorgeschlagen, § 15 durch eine Anpassungsbestimmung der Prüfungsgebühren an die Entwicklung des Verbraucherpreisindex zu ergänzen.

**VII. Zusammenfassung:**

Vor dem Hintergrund der unter Pkt I angestellten Erwägungen wird vorgeschlagen, in einem weiteren Projektschritt an Hand der Prüfung der Zielkonformität der vorliegenden Ergebnisse weitere Verbesserungsmöglichkeiten zu entwickeln und danach das Gesamtverfahren einer Machbarkeitsanalyse zu unterziehen. Vor allem wird es als notwendig erachtet, alle am Prozess beteiligten Stellen und dabei vor allem die Ärzteschaft und auch den bis dahin eventuell feststehenden Kartenproduzenten in diesen zusätzlichen Projektschritt einzubinden. Eine weitere Projektphase würde den Einsatz des neuen Erteilungsverfahrens einschließlich des Plastikführerscheins zwar hinausschieben, die Realisierung des geplanten Vorhabens steht jedoch nicht unter Zeitdruck, da der diesbezügliche Richtlinien-Vorschlag des Europäischen Parlaments und des Rats über den Führerschein vom 21.10.2003 noch nicht erlassen wurde und daher aktuell auch keine Umsetzungsverpflichtungen bestehen.

Gleichschriften dieser Stellungnahme ergehen ue an die Verbindungsstelle der Bundesländer, an die übrigen Ämter der Landesregierungen, 25 Ausfertigungen an das Präsidium des Nationalrates und an das Präsidium des Bundesrates.

Mit freundlichen Grüßen

Für die Landesregierung:

Dr. Herbert Prucher

Landesamtsdirektor-Stellvertreter

**Ergeht nachrichtlich an:**

1. – 8. E-Mail an: Alle Ämter der Landesregierungen
9. E-Mail an: Verbindungsstelle der Bundesländer [vst@vst.gv.at](mailto:vst@vst.gv.at)
10. Präsidium des Nationalrates
11. E-Mail an: Präsidium des Bundesrates [peter.michels@parlament.gv.at](mailto:peter.michels@parlament.gv.at)
12. E-Mail an: Bundeskanzleramt [vpost@bka.gv.at](mailto:vpost@bka.gv.at)
13. E-Mail an: Institut für Föderalismus [institut@foederalismus.at](mailto:institut@foederalismus.at)
14. E-Mail an: Parlament [begutachtungsverfahren@parlinkom.gv.at](mailto:begutachtungsverfahren@parlinkom.gv.at)
15. E-Mail an: Landesamtsdirektion zu do Zl 20002-2001/3/369-2005
16. E-Mail an: Abteilung 5 zu do Zl 20504-6/1/78, 6/2/6, 6/3/17-2005
17. E-Mail an: Abteilung 8 zu do Zl 20801-47.705/69-2005
18. E-Mail an: Kfz-Prüfstelle zu do Zl 2065-10/1000-2005

zur gefl Kenntnis.