

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfes:

Zentraler Punkt dieser Novelle ist die Anpassung der Tarife (Honorare) für die Verkehrspsychologen für verkehrspsychologische Untersuchungen. Die Gelegenheit wird genutzt, in einzelnen Punkten den administrativen Rechtsbereich der Verkehrspsychologie zu „entrümpeln“ und an die tatsächlichen Gegebenheiten anzupassen.

Besonderer Teil

Zu Z 1 (§ 20 Abs. 2):

Die Alternativbestimmung der dreijährigen Forschungstätigkeit im universitären Bereich hat keine praktische Bedeutung. Die Frage der Anerkennung dieser universitären Ausbildung hat sich bislang noch nie gestellt und kann auch künftig nicht relevant werden, da die Erstellung von verkehrspsychologischen Stellungnahmen gemäß § 19 Abs. 1 den vom BMK ermächtigten Untersuchungsstellen vorbehalten ist. Da somit im Rahmen einer universitären Tätigkeit verkehrspsychologische Stellungnahmen im Sinne der FSG-GV nicht erstellt werden können, ist diese Regelung totes Recht und kann ersatzlos entfallen.

Zu Z 2 (§ 21 Abs. 3):

Der erste Satz wird den tatsächlichen Gegebenheiten in praktikabler Form angepasst. Von praktischer Relevanz sind nur Änderungen von Testverfahren. Zumeist werden die bislang verwendeten Testverfahren überarbeitet und in einer neuen Version auf den aktuellen Stand gebracht. In solchen Fällen ein befürwortendes Ergänzungsgutachten zu verlangen ist überschießend und nicht erforderlich, weshalb diese Anforderung entfallen kann. Es ist ausreichend, wenn die Änderungen von Testverfahren dem BMK angezeigt werden. Die Änderung von Untersuchungsabläufen ist in der Praxis bislang nicht vorgekommen. Eine grundlegende Änderung von Untersuchungsabläufen würde aber ohnehin eine Gesamtänderung des Handbuches bedeuten, was ein allgemeines neuerliches Gutachten erforderlich machen würde.

Zu den Z 3 und 4 (§ 23 Abs. 3):

Die Höhe der derzeit in der Gesundheitsverordnung verankerten Tarife für verkehrspsychologische Untersuchungen stammt aus 1997, somit aus der Zeit vor Einführung des Euro und wurde 2002 lediglich in Euro-Beträge umgewandelt, weshalb es angebracht ist, die Honorare anzupassen. Da es sich bei den verkehrspsychologischen Untersuchungen um Nachweise handelt, die neben Verkehrssündern zum Teil auch von Personen erbracht werden müssen, die keine Verkehrsdelikte begangen haben, sondern bei denen nur der Verdacht auf eine eingeschränkte kraftfahrtspezifische Leistungsfähigkeit besteht (Senioren, Personen mit gewissen Einschränkungen) oder die ein screening gemäß § 18 Abs. 4 für die Erteilung der Lenkberechtigung für die Klasse D erbringen müssen, soll diese Erhöhung nicht generell vorgenommen werden.

Daher bleiben die Honorare für das Screening (Z 1) gemäß § 18 Abs. 4 FSG-GV und die Abklärung der kraftfahrtspezifischen Leistungsfähigkeit (Z 2) unverändert, um für Lenkberechtigungserber bzw. für unauffällige Lenkberechtigungsbesitzer keine zusätzlichen Belastungen zu schaffen.

In der neuen Z 2a wird erstmals ein Honorar für die bloße Abklärung der Bereitschaft zur Verkehrsanpassung festgelegt. Eine solche Anordnung ist in jenen Fällen denkbar, in denen bei einer Person keine Zweifel an der kraftfahrtspezifischen Leistungsfähigkeit bestehen, aber aufgrund eines oder mehrerer Vorfälle Zweifel hinsichtlich des Verantwortungsbewusstseins bestehen oder mangelndes Risikobewusstsein anzunehmen ist. Diese Maßnahme wird somit üblicherweise bei verkehrsauffälligen Personen vorgeschrieben und es wurden dabei bisher von den Instituten faktisch Honorare verlangt, die etwas über jenen der kraftfahrtspezifischen Leistungsfähigkeit liegen. Auch die volle verkehrspsychologische Untersuchung hat ihr Anwendungsfeld im weitaus überwiegenden Ausmaß bei Personen, die schwere Verkehrsdelikte begangen haben, weshalb bei diesen beiden Formen der Gutachtenserstellung gegen eine Anpassung der Tarife nichts einzuwenden ist. Es wird aber nicht die volle Veränderung des Verbraucherpreisindex zur Anwendung gebracht, damit die Relation der Höhe der zu zahlenden Beträge zu den preislich nicht angehobenen Gutachten nicht verloren geht.

Somit wird eine Erhöhung der derzeitigen Honorare in den genannten Fällen um etwa 30% vorgenommen unter gleichzeitiger Festlegung von „runden“ Beträgen.

Zu Z 5 (§ 23 Abs. 3 Z 4):

Verkehrspsychologische Untersuchungen gemäß § 18 Abs. 4a waren die Untersuchungen zur Erlangung des Mopedausweises ab der Vollendung des 15. Lebensjahres; diese gibt es seit 2006 nicht mehr. Da diese Tarifregelung somit obsolet ist, hat sie auch formell zu entfallen.

Zu Z 6 (§ 24 Abs. 7):

In der Übergangsbestimmung wird die neue Tariffestlegung mit dem Zeitpunkt des Inkrafttretens festgelegt, da der Zeitpunkt der Untersuchung und jener der Gutachtenserstellung üblicherweise auseinanderfallen. Wenn der Inkrafttretenstermin der neuen Gebühren zwischen die zwei genannten Zeitpunkte fällt, gilt für die Höhe des Honorars das Datum der erfolgten Untersuchung.

Zu Z 7 (§ 25 Abs. 10):

Das Inkrafttreten der Bestimmungen dieser Verordnung wird einheitlich mit 1. Juni 2024 festgelegt.