

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Möbilität, Innovation und Technologie
BMK - IV/ST2 (Rechtsbereich Straßenverkehr)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Abteilung für Rechtspolitik
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
T +43 (0)5 90 900-4027 | F +43 (0)5 90 900-243
E rp@wko.at
W <https://news.wko.at/rp>

per E-Mail: st2@bmk.gv.at
per Webformular:
Parlamentarisches Begutachtungsverfahren

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
2022-0.873.477
8.12.2022

Unser Zeichen, Sachbearbeiter
Rp 40.16/2023/DU/Sa
Mag. David Ulbrich

Durchwahl
4027

Datum
13.1.2023

Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 (34. StVO-Novelle) und das Führerscheingesetz geändert werden; Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir bedanken uns für die Übermittlung der Unterlagen zur 34. StVO-Novelle und nehmen dazu binnen offener Frist Stellung.

I. Allgemeines

Grundsätzlich und traditionell unterstützt die österreichische Wirtschaft zielführende Maßnahmen, die der Erhöhung der Verkehrssicherheit dienen. Dass das Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit die Hauptursache von folgenschweren und fatalen Unfällen im Straßenverkehr ist, ist unstrittig. Das Fahren mit erhöhter Geschwindigkeit ist daher mit allen gebotenen und zulässigen Mitteln einzudämmen bzw. zu verhindern.

Wir begrüßen daher grundsätzlich die 34. StVO-Novelle als abschließenden dritten Teil des sogenannten „Raser-Pakets“.

Wir erheben keine grundsätzlichen Einwände gegen die Erhöhung des Strafrahmens für extreme Geschwindigkeitsüberschreitungen, die vorläufige Abnahme des Führerscheins, das Lenkverbot und die Geldstrafen aufgrund von Verstößen gegen das Lenkverbot.

Was die konkreten Umsetzungsvorschläge zu Beschlagnahme, Verfall und Verwertung betrifft, hegen wir jedoch rechtliche - auch verfassungsrechtliche - und sachliche Bedenken.

II. Im Detail

Zu Art. 1 Z 1 (§ 99 Abs. 2)

Gegen die Erhöhung des Strafrahmens für extreme Geschwindigkeitsüberschreitungen nach Abs. 2f und die Strafhöhe für das Lenken trotz Lenkverbotes nach Abs. 2g erheben wir keinen Einwand.

Zu Art. 1 Z 2 (§§ 99a, 99b, 99c und 99d StVO)

Für extreme Geschwindigkeitsüberschreitungen soll ein dreistufiges Strafsystem in der StVO verankert werden: Vorläufige Beschlagnahme, Beschlagnahme und Verfall.

Gegen die vorläufige Beschlagnahme des Fahrzeugs für zwei Wochen, die von den Organen der Straßenaufsicht an Ort und Stelle ausgesprochen werden kann („Cooling-off-Phase“), erheben wir keinen grundsätzlichen Einwand, hegen jedoch Bedenken gegen die vorgeschlagene Umsetzung.

Die vorläufige Beschlagnahme ist der Behörde anzuzeigen. Nach dem vorgeschlagenen § 99a Abs. 2 hat die Behörde den Eigentümer bzw. sonst dinglich Berechtigten im Rahmen der vorläufigen Beschlagnahme „nach Möglichkeit“ auszuforschen und in Kenntnis zu setzen. Im Entwurf bleibt jedoch unberücksichtigt, dass die Organe der Straßenaufsicht in vielen Fällen schon anhand des Zulassungsscheines regelmäßig selbst feststellen können, ob es sich beim Lenker auch um den Zulassungsbesitzer handelt. Sie sind auch nicht verpflichtet, den Zulassungsbesitzer zu verständigen, auch wenn dieser sehr einfach aus dem Zulassungsschein erkennbar ist.

Raserdelikte werden auch mit Fahrzeugen begangen, an denen der Lenker nicht zulassungsberechtigt ist. Denkbare Fälle sind:

- Kaufinteressenten mit einem Fahrzeug auf einer Probefahrt
- Kunden eines Fahrzeugtechnikunternehmens, dem zur Überbrückung der Reparaturzeit des eigenen Fahrzeuges vom Unternehmen ein Ersatzfahrzeug zur Verfügung gestellt wird
- Mieter eines Fahrzeugs ohne Beistellung eines Lenkers (Leihwagenunternehmen)
- Dienstnehmer mit dem Fahrzeug seines Dienstgebers

In solchen Fällen wäre kaum einzusehen, dass sich das Fehlverhalten eines Einzelnen auch negativ auf betriebliche Abläufe auswirken soll.

Sofern der Lenker nicht auch Zulassungsbesitzer ist, sehen wir die vorläufige Beschlagnahme also sehr kritisch.

Weder § 99a noch § 99d sehen die unverzügliche Herausgabe des beschlagnahmten Fahrzeuges vor, wenn eine vom Lenker verschiedene Person ihre dinglichen Rechte am Fahrzeug nachweist.

Nur die unverzügliche Aufhebung der Beschlagnahme wird in § 99b Abs. 2 normiert, dann also, wenn die Behörde über die endgültige Beschlagnahme entscheidet. In der Praxis könnte es durchaus vorkommen, dass das behördliche Verfahren bis zur Herausgabe des beschlagnahmten Fahrzeuges den vollen zweiwöchigen Zeitraum in Anspruch nimmt und das Fahrzeug dementsprechend lange der Verfügung des Berechtigten entzogen wird.

Es muss gesetzlich sichergestellt werden, dass der vom Lenker unterschiedliche Eigentümer oder sonst dinglich Berechtigte im Falle einer vorläufigen Beschlagnahme vor Ablauf der zweiwöchigen Cooling-off-Phase die Möglichkeit hat, unverzüglich über sein Fahrzeug zu verfügen.

Im Rahmen der Beschlagnahme nach § 99b sollen gemäß § 99d Abs. 1 dingliche Rechte Dritter am Fahrzeug berücksichtigt werden (etwa das Eigentum Dritter an Leasing- oder Vorführfahrzeugen). Das Fahrzeug ist in solchen Fällen von der Behörde dem dinglich Berechtigten auszuhändigen. Gegen den Lenker ist ein lebenslanges Lenkverbot betreffend dieses Fahrzeug auszusprechen. Im Entwurf bleibt jedoch unklar, in welchen Zeitraum die Ausfolgung erfolgen soll. Hier muss aufgrund des Umstands, dass diese Normen in das Eigentumsgrundrechte des dinglich Berechtigten eingreifen, klargestellt werden, dass die Ausfolgung des Fahrzeugs unverzüglich zu erfolgen hat.

In diesem Zusammenhang könnte auch überlegt werden, ob auch an sich nicht dingliche Zurückbehaltungs- und Vorkaufsrechte an Fahrzeugen wie dingliche Rechte behandelt werden sollen.

Die Entscheidung über den Verfall und die anschließende Verwertung des Fahrzeugs in besonders krassen Fällen sollte aber jedenfalls der Gerichtsbarkeit vorbehalten bleiben.

Nach dem Entwurf wird auch bei der Verwertung betreffend den Wert des zu verwertenden Fahrzeugs nicht differenziert. Soll die Verwertung eines Fahrzeugs im Wert von beispielsweise 5.000 Euro gleichbehandelt werden wie die eines Fahrzeugs im Wert von 50.000 Euro? Der Eigentümer des Fahrzeugs im Wert von 50.000 Euro würde für das gleiche Delikt bei gleicher Schuld und gleichem Unrechtsgehalt im Ergebnis wesentlich härter bestraft werden.

Dies ist wohl schon aus Gleichheitsgründen nicht zulässig. Es muss also eine Abstufung der Strafhöhe abhängig vom Wert bzw. des Verwertungserlöses des Fahrzeugs überlegt werden, um krasse Ungleichbehandlungen durch die Straffolgen zu verhindern.

Das Regelungsziel von Beschlagnahme und Verfall scheint durch einfache Umgehungshandlungen (zB. Verleih, Fahrzeug-Club, Scheinanmeldungen, mehrere Zulassungsbesitzer) ohne großen Aufwand konterkariert zu sein.

70% des Verwertungserlöses sollen an den Verkehrssicherheitsfonds gehen, der Rest an die jeweilige Gebietskörperschaft. Eine Zweckbindung ist nicht vorgesehen. Zu überlegen wäre hier aus unserer Sicht, ob der Verwertungserlös nicht für Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zweckgebunden werden sollte.

Kraftfahr- und versicherungsrechtliche Überlegungen

Im vorliegenden Entwurf sind ausschließlich Änderungen der StVO und des FSG vorgesehen. Korrespondierende Regelungen bzw. Anpassungen anderenorts, insbesondere in kraftfahr- und versicherungsrechtlichen Normen fehlen. Solche könnten sich zur Durchführung des gegenständlichen Vorschlags als notwendig erweisen:

Es bleibt nämlich gänzlich offen, ob und wie eine Beschlagnahme, sei sie vorläufig oder nicht, in der zentralen Zulassungsevidenz des VVO und des BMI eingetragen werden soll. Auch eine gesetzliche Grundlage im KFG für einen allfälligen Vermerk fehlt im Entwurf. Das gilt umso mehr für verfallene Fahrzeuge.

Das KFG sieht einerseits die Abmeldung durch den Zulassungsbesitzer selbst (§ 43 KFG) und andererseits die Aufhebung der Zulassung durch die Behörde (§ 44 KFG) vor. Weder § 43 noch § 44 Abs. 1 und 2 KFG können eine Rechtsgrundlage für das Schicksal der Zulassung nach Beschlagnahme bzw. Verfall sein.

Unklar ist auch, wie Besitzgemeinschaften und Zulassungen auf Wechselkennzeichen zu behandeln sind. Bei Besitzgemeinschaften wird jedem Zulassungsbesitzer ein selbstständiges Recht auf kraftfahrrechtliche Zulassung zur Verwendung eines Fahrzeuges zugestanden. Diesfalls ist zu regeln, ob Nutzungsbeschränkungen durch Beschlagnahme des Fahrzeuges auch die Zulassungsrechte der anderen berechtigten Personen betreffen. Im Fall des Wechselkennzeichens ist wohl zu klären, wie die Beschlagnahme des Fahrzeuges auf die Nutzung des Kennzeichens für die weiteren zugelassenen Fahrzeuge wirkt.

Gänzlich unklar bleibt schließlich, wie im Fall von im Ausland zugelassenen Leih- und Mietfahrzeugen verfahren werden soll, mit denen das Raserdelikt begangen wurde. Es droht eine einseitige Benachteiligung österreichischer Zulassungsbesitzer im Sinn einer Inländerdiskriminierung.

Durch die (vorläufige) Beschlagnahme soll der Behörde das Verfügungsrecht über das Fahrzeug zustehen. Es bleibt offen, wen für die Dauer der Beschlagnahme die Rechte und Pflichten des Zulassungsbesitzers (insb. im Zusammenhang mit Abmeldung, Hinterlegung) treffen.

Sollten diese Rechte und Pflichten die Behörde treffen, wäre klarzustellen, dass die Behörde auch die wirtschaftliche Verantwortung, Wartung, Pflege und ordnungsgemäße Verwahrung des beschlagnahmten Fahrzeuges trifft. Dies ist hinsichtlich versicherungsrechtlicher Obliegenheitsverletzungen und Deckungsausschlüsse erforderlich.

Aus versicherungsvertragsrechtlicher Sicht ist darauf hinzuweisen, dass trotz der Einschränkung des faktischen Verfügungsrechts über das Kraftfahrzeug durch die Beschlagnahme, Prämien und Versicherungssteuer weiter zu bezahlen sind.

Für die Zeit nach einer (vorläufigen) Beschlagnahme sind Versicherungsprämie und motorbezogene Versicherungssteuer vom jeweiligen Versicherungsnehmer weiter zu bezahlen. Vertragspartner ist noch immer der jeweilige Versicherungsnehmer, der spätere Verfall ist zu diesem Zeitpunkt auch noch nicht gewiss. Falls aber das behördliche Verfügungsrecht nach dem Willen des Gesetzgebers auch tatsächlich bedeutet, dass nur die Behörde eine Hinterlegung beantragen kann, so muss hier auch eine gesetzliche Pflicht der zuständigen Behörde vorgesehen werden, während der Dauer einer (vorläufigen) Beschlagnahme die Kostenbelastung möglichst gering zu halten. Im Ergebnis wäre die Behörde dann etwa verpflichtet, unverzüglich in einer Zulassungsstelle eine Hinterlegung und in weiterer Folge die Stilllegung der KFZ-Haftpflichtversicherung zu beantragen, oder aber die Zahlungslast ab dem Stichtag zu übernehmen.

Für den Fall, dass das Fahrzeug nicht dem Lenker gehört, soll nach § 99d Abs. 2 ein Lenkverbot für das betreffende Fahrzeug verhängt und eine entsprechende Anmerkung im Zulassungsschein vorgenommen werden. § 13 Zulassungsstellenverordnung regelt Form und Inhalt der Zulassungsbescheinigung. Zur Umsetzung des Lenkverbots bedarf es wohl einer Anpassung dieser Norm (und allenfalls von § 41 KFG). Zur Eintragung des Vermerks des Lenkverbots in der Zulassungsevidenz müsste auch eine kraftfahrrechtliche Grundlage geschaffen werden. Mit Blick auf die Aufteilung der Kompetenzen zwischen den Zulassungsbehörden und den Zulassungs-

stellen, betrieben durch die beliebigen Versicherer, wird es auch hier eine Kompetenzzuweisung im KFG geben müssen.

Vor diesem Hintergrund regen wir an, die Eintragung des Lenkverbots in das Führerscheinregister anstelle von Vermerken im Zulassungsschein und in der Zulassungsevidenz zu prüfen.

Bei Verstößen gegen das Lenkverbot ist mit Blick auf die Bestimmungen des KHVG zu prüfen, ob die Anwendungsfälle des § 5 Abs. 1 KHVG (Obliegenheiten vor Eintritt des Versicherungsfalles), insbesondere der Fall der Z 4, ausreichen. Es ist nämlich fraglich, ob ein Verstoß gegen das straßenverkehrsrechtliche Lenkverbot nach dem vorgeschlagenen § 99d StVO unter § 5 Abs. 1 Z 4 KHVG subsumierbar ist (arg.: ..., dass der Lenker zum Lenken des Fahrzeugs *kraftfahrrechtlich* berechtigt ist“, § 5 Abs. 1 Z 4 KHVG).

III. Zusammenfassung

Mit dem Novellierungsvorschlag wird der begrüßenswerte Versuch unternommen, die komplexen Maßnahmen der Beschlagnahme, des Verfalls und der Verwertung von „Tatfahrzeugen“ zur Eindämmung von gefährlicher Raserei einem sinnvollen und möglichst unbürokratischen Verfahren zu unterwerfen. Beschlagnahme und Verfall von Eigentum durch einen Behördenakt sind massive Eingriffe in die Grundrechte der Eigentums- und Erwerbsfreiheit, welche nur aufgrund klarer, verständlicher und verhältnismäßiger Regelungen erfolgen dürfen. Der vorliegende Entwurf berücksichtigt diese Grundrechte der Eigentümer bzw. sonst dinglich Berechtigter, die nicht Lenker des betreffenden Fahrzeuges sind, jedoch nur unzureichend und scheint kraftfahr- und versicherungsrechtliche Aspekte auszublenden. Über Verfall und Verwertung sollte ausschließlich durch Gerichte entschieden werden.

Wir bitten um Berücksichtigung unserer Anmerkungen. Diese Stellungnahme wird auch per Webformular im Rahmen des parlamentarischen Begutachtungsverfahrens übermittelt.

Freundliche Grüße

Dr. Harald Mahrer
Präsident

Karlheinz Kopf
Generalsekretär