

An das
Präsidium des Nationalrates
c/o Parlament
Dr. Karl Renner-Ring
1017 Wien

Datum: Wien, 25. September 2003
Zeichen: SK 46/Dr. Ha-gm
Bearbeiter: Mag. Martin Hoffer
Telefon: 01/71199-1248
Telefax: 01/71199-1259
Email: hugo.haupfleisch@oeamtc.at

**Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Strafgesetzbuch geändert wird
Stellungnahme des ÖAMTC;
Bundesministerium für Justiz
GZ: 318.018/2-II.1/2003**

Sehr geehrte Damen und Herren!

In der Anlage übermittelt der ÖAMTC seine oben genannte Stellungnahme in 25-facher Ausfertigung

Gleichzeitig haben wir diese Stellungnahme auch per Email übermittelt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Hugo Haupfleisch
Hauptabteilungsleiter
Rechtsdienste

Beilagen: wie erwähnt

**Stellungnahme des ÖAMTC
zum Entwurf einer Novelle zum Strafgesetzbuch
(Umsetzung des Rahmenbeschlusses zur Bekämpfung von Betrug
und Fälschung mit unbaren Zahlungsmitteln)**

A) Grundsätzliches:

Aus Sicht des ÖAMTC ist zwar zum vorgelegten Text des Entwurfes keine Anmerkung abzugeben. Doch unter Bezugnahme auf die früheren legistischen Maßnahmen zur Umsetzung der "Cyber-Crime-Richtlinie" erlaubt sich der ÖAMTC den Hinweis auf eine verwandte Materie, die nicht zuletzt in strafrechtlicher Hinsicht als höchst unbefriedigend anzusehen ist:

Konkret geht es um das Manipulieren von Kilometerzählern (bzw auch Betriebsstundenzählern) - vor allem, aber nicht nur - bei Kraftfahrzeugen. In technischer Hinsicht stellen - gerade bei elektronischen, also digitalen Messgeräten dieser Art - Manipulationen keine Herausforderung dar und sind diese - verglichen mit konventionellen wellengetriebenen Kilometerzählern - auch ohne nennenswerten Zeitaufwand möglich. Da dem Kilometerstand eines Kraftfahrzeuges große Bedeutung im Zusammenhang mit dessen Bewertung des Verkehrswertes zukommt, sollte mit geeigneten Mitteln die Manipulation nicht bloß im erwiesenen Falle sanktioniert sondern durch präventive Maßnahmen verhindert werden..

Dass dem Missstand der Tachomanipulation als faktisches Feld für zahlreiche Betrugshandlungen eine sehr weitreichende quantitative Tragweite zukommt, sei durch die Beilage (Medienbericht) illustriert. Wird diesem verbreiteten Missstand nicht mit gehörigen Mitteln begegnet, besteht die Gefahr, dass den Intentionen der durch dieses Gesetz umzusetzenden Richtlinie nicht entsprochen und große Chancen zur Bekämpfung von Betrug und Fälschung vergeben würden.

B) Besonderer Teil:

Entfällt, weil seitens des ÖAMTC zu den aktuellen Vorschlägen keine Anmerkungen gemacht werden.

C) Weitergehende Vorschläge:

Verhinderung der Manipulation von Kilometer- und Betriebsstundenzählern:

Einrichtungen zur Messung von gefahrenen Kilometern oder Betriebsstunden dienen bei Kraftfahrzeugen oder Luftfahrzeugen meist zur allgemeinen Bestimmung der Lauf- bzw Betriebsleistung des Fahrzeuges oder einzelner Bauteile. Oft sind die Daten auch zur Einhaltung gewisser - allenfalls sogar vorgeschriebener - Wartungsintervalle erforderlich.

Meist aber ist die Kilometerleistung eines (gebrauchten) Kraftfahrzeuges aufgrund des mit dem Kilometerstand unmittelbar verbundenen Wertes des Fahrzeuges ausschlaggebend für eine Kaufentscheidung.

Die betreffenden Geräte haben naturgemäß keinen Urkundencharakter, wie dies vereinzelt angedacht wird. Den Charakter als Messgeräte iSv § 147 Abs 1 Z. 1 StGB billigt ihnen aber die Judikatur zu und bewirkt damit, dass der durch nachgewiesene Manipulation eines Kilometerzählers herbeigeführte Entschluss, ein Fahrzeug mit gewisser Kilometerleistung zu erwerben, den Tatbestand des schweren Betruges erfüllt.

Allerdings wird die Manipulation der Geräte im Lichte dieses (qualifizierten) Betrugstatbestandes nur dann geahndet, wenn die Differenz zwischen dem Wert des erworbenen und dem vorgespiegelten Wert eine nennenswerte objektive Auswirkung auf das Vermögen des Erwerbers zeitigt. Überdies wird eine Täuschungshandlung des Täters vorausgesetzt, die beim Erwerber einen Irrtum über die wahre Nutzungsdauer des Fahrzeuges und somit dessen Wert herbeiführt.

Oft besteht aber kein erwiesener unmittelbarer zeitlicher und kausaler Zusammenhang zwischen der Veränderung des Kilometerstandes und der Fahrzeugveräußerung, sodass die Vermutung nahe liegt, dass in einer großen Zahl von Fällen, das "Justieren" eines Kilometerzählers folgenlos bleibt.

Weil also die Systematik des Strafrechtes für die Strafbarkeit eines Verhaltens sowohl eine unmittelbar zum Erfolg führende Tathandlung als auch eine Auswirkung in absolut geschützte Rechtsgüter fordert, ist diese kaum zu einer Bestrafung führende Praxis als höchst unbefriedigend zu betrachten.

In welcher Form schon der Manipulation von Kilometerzählern oder gar dem öffentlichen Anbieten einer solchen Dienstleistung mit dem eindeutigen Ziel der Wertmanipulation eines Fahrzeuges Einhalt geboten werden kann, sollte daher breiter und gegebenenfalls auf mehreren Ebenen - auch außerhalb des Strafgesetzbuches - erwogen werden:

Einerseits bleibt die noch innerhalb des Strafrechtes zu klärende Frage zu prüfen, inwiefern nicht doch auch das Manipulieren der im Kilometerzähler gespeicherten (Mess-) Daten an sich schon den Tatbestand der Datenfälschung (§ 225a StGB) erfüllt, auch wenn und so lange diese Daten nicht (sofort) zum Beweis eines Rechtes oder einer Tatsache eingesetzt werden.

Allenfalls könnte man auch erwägen, die erwähnte Dienstleistung unter dem Blickwinkel einer "institutionalisierten Vorbereitungshandlung", also dem geradezu gewerbsmäßigen Bestimmen oder Beitrag zu einer strafbaren Handlung seitens des Fahrzeugveräußerers zu beurteilen.

Außerhalb des Strafgesetzbuches kämen verwaltungsrechtliche Normen wie Anzeigepflichten nach Kraftfahrrecht (zB als "anzeigepflichtige Umbauten") oder nach Gewerberecht (zB Meldepflicht des befugten Gewerbebetriebes) in Betracht. Allenfalls könnten nachweisliche Aufklärungspflichten des Veräußerers gegenüber dem Fahrzeugverwerber oder auch wettbewerbsrechtliche Schranken gegen die Bewerbung unzulässiger Dienstleistungen ("Tachojustierung") geschaffen werden.

Es sei abschließend darauf hingewiesen, dass - etwa im Bereich des Flugwesens - geschlossene plombierte Systeme existieren, welche die Dauer sowie besondere Ereignisse des Flugbetriebes aufzeichnen und damit einen gewissen Manipulationsschutz gewährleisten. Allerdings ist auch hierzu festzuhalten, dass

offenkundig keine gesetzliche Bestimmung besteht, die die Manipulation als solche unter Strafdrohung stellt.

Die angedachten Regelungen sollten sich aus diesem Grund auf alle Arten von mit-schreibenden Systemen in Fahrzeugen, Luftfahrzeugen oder Anlagen erstrecken, die wesentliche Anhaltspunkte für den Veräußerungswert der Sache bieten können.

Der ÖAMTC schlägt daher vor, aus Anlass dieser Novelle seitens des Bundesministers für Justiz die offenkundig eine große Tragweite entfaltende Thematik aufzugreifen und die Erörterung aller in Betracht kommenden Lösungsvarianten zu ermöglichen bzw zu fördern.

*Dr. Hugo Haupfleisch,
Mag. Martin Hoffer,
ÖAMTC-Rechtsdienste*

Wien, im September 2003