

### **Vereinfachte wirkungsorientierte Folgenabschätzung**

Einbringende Stelle: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie  
Vorhabensart: Bundesgesetz  
Laufendes Finanzjahr: 2016  
Inkrafttreten/ Wirksamwerden: 2017

### **Vorblatt**

#### **Problemanalyse**

1) Durch die derzeit vorgeschriebene, in jedem Einzelfall erforderliche behördliche Ermächtigung von Straßenaufsichtsorganen, Alkomatuntersuchungen durchführen zu dürfen, entsteht ein hoher Verwaltungsaufwand. Dieser stellt sich im Fall von Angehörigen der Bundespolizei als bloßer Formalismus dar, da bei diesen Personen eine entsprechende Schulung integrierender Bestandteil ihrer Ausbildung ist.

2) Verkehrs- und umweltpolitisch ist eine Förderung der Elektromobilität erwünscht. Derzeit ist ein Problem der Elektromobilität, ausreichend und vor allem geeignete Ladestationen zu finden.

#### **Ziel(e)**

zu 1) Der durch die Ermächtigung von Straßenaufsichtsorganen entstehende Verwaltungsaufwand soll so weit wie möglich abgebaut werden.

zu 2) Ladestationen für Elektrofahrzeuge sollen nicht nur deutlich erkennbar, sondern auch leicht verfügbar sein.

#### **Inhalt**

Das Vorhaben umfasst hauptsächlich folgende Maßnahme(n):

zu 1) Da bei Angehörigen der Bundespolizei eine Schulung im Umgang mit Alkomaten jedenfalls Teil der Ausbildung ist, soll in Zukunft für diese Personen eine besondere behördliche Ermächtigung zur Vornahme von Alkomatuntersuchungen entfallen.

zu 2) Eine neue Zusatztafel mit dem Symbol eines Steckers wird eingeführt; in Verbindung mit einem Zeichen "Halten und Parken verboten" besagt sie, dass an dieser Stelle das Halten und Parken für alle Fahrzeuge mit Ausnahme von Elektrofahrzeugen verboten ist. Darüber hinaus wird auch eine Definition des Elektrofahrzeugs in den Gesetzestext integriert.

#### **Beitrag zu Wirkungsziel oder Maßnahme im Bundesvoranschlag**

Das Vorhaben trägt dem Wirkungsziel "Verbesserung der Verkehrssicherheit" der Untergliederung 41 Verkehr, Innovation und Technologie im Bundesvoranschlag des Jahres 2016 bei.

Aus der gegenständlichen Maßnahme ergeben sich keine finanziellen Auswirkungen auf den Bund, die Länder, die Gemeinden oder auf die Sozialversicherungsträger

#### **Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union**

Die vorgesehenen Regelungen fallen nicht in den Anwendungsbereich des Rechts der Europäischen Union.

### **Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens**

Keine.

Diese Folgenabschätzung wurde mit der Version 4.7 des WFA – Tools erstellt (Hash-ID: 1374364862).

## Erläuterungen

### Allgemeiner Teil

Die vorliegende Novelle soll zunächst eine Reduktion des Verwaltungsaufwandes bewirken, indem die explizite behördliche Ermächtigung von Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes zur Vornahme von Alkomatuntersuchungen bzw. Alkoholüberprüfungen mittels Alkovortestgerät durch eine generelle gesetzliche Ermächtigung ersetzt wird. Ebenfalls zu einer Verminderung des Verwaltungsaufwands beitragen wird der Entfall einer Ausnahmegewilligung für die Anbringung von z.B. Werbetafeln an Straßenbeleuchtungseinrichtungen, wenn hierfür bereits eine Bewilligung der Werbung vorliegt.

Im Sinne der Förderung der Elektromobilität ist es wünschenswert, dass zum Zweck des Aufladens von Elektrofahrzeugen entsprechende Parkplätze freigehalten werden können. Die entsprechend Kundmachung soll durch Einführung einer neuen Zusatztafel vereinfacht werden.

Ein dritter Schwerpunkt der Novelle liegt auf einer Hebung der Verkehrssicherheit. Für bestimmte Übertretungen ist schon jetzt der Einsatz bildgebender Überwachungsverfahren zulässig; im Sinne des Datenschutzes ist die Verwendung des dabei entstehenden Bildmaterials allerdings engen Beschränkungen unterworfen. Die Erfahrung hat jedoch gezeigt, dass immer wieder auf diesen Bildern auch Übertretungen eindeutig erkennbar sind, für deren Verfolgung die Bilder nicht verwendet werden dürfen. In Zukunft werden datenschutzkonform auf der Grundlage dieses Bildmaterials nicht nur die eigentlich überwachten Übertretungen verwaltungsstrafrechtlich verfolgt werden dürfen, sondern auch eine Reihe anderer, im Gesetz ausdrücklich aufgeführter Delikte. Dabei wurden nur solche Übertretungen ins Gesetz aufgenommen, die erfahrungsgemäß auch eindeutig auf Bildmaterial erkennbar sind.

Weitere Punkte betreffen Erleichterungen für die Wirtschaft (Parkerleichterungen für Werttransporte, Ausnahmen vom Wochenendfahrverbot), Verbesserungen für die Länder bei der Eintreibung der Kosten für die Abschleppung verkehrsbehindernd abgestellter Fahrzeuge und auch Erleichterungen für die Bürger (Ausnahmemöglichkeit von Kurzparkzonen auch für Benutzer eines geleasteten Firmenautos).

### Besonderer Teil

#### **Zu Z 1 (§ 5 Abs. 2 und 2a):**

Derzeit ist vorgesehen, dass jedes Organ der Straßenaufsicht nicht nur besonders geschult, sondern auch von der Behörde ermächtigt sein muss, um Atemluftuntersuchungen (Alkomat) oder Atemluftüberprüfungen (Alkovortestgerät) vornehmen zu dürfen. Das Erfordernis der Ermächtigung bringt einen hohen Verwaltungs-/Kostenaufwand mit sich durch:

- Notwendige Ermächtigung aller Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes
- Individuelle Urkunde für jedes Organ
- Erstellung – Drucklegung von 66-seitigen Urkunden (inkl. Strafkatalog) im Format A6
- Fertigung jeder Urkunde durch alle Behördenvertreter
- Namentliche Zustellung an die Organe
- Dokumentation sämtlicher Ermächtigungs- und Urkundendaten (Name, Behörde, Zahl und Datum der Ermächtigung)
- Laufende Aktualisierung (Neuausstellungen/Einziehungen)

Darüber hinaus ist eine Neuauflage und Neubeurkundung bei jeder inhaltlichen Änderung notwendig.

Sofern es sich bei den Organen der Straßenaufsicht um Angehörige der Bundespolizei handelt, ist durch die bundesweit einheitliche Ausbildung jedenfalls sichergestellt, dass eine ordnungsgemäße Schulung hinsichtlich Handhabung von Alkomaten und Alkovortestgeräten und zu beachtender rechtlicher Anforderungen erfolgt. Die Ermächtigung ist in diesen Fällen ein bloßer Formalakt, weshalb hinkünftig eine generelle gesetzliche Ermächtigung dieser Organe anstelle der individuellen durch die Behörde treten soll. Lediglich für die sehr geringe Anzahl jener Organe der Straßenaufsicht, die nicht Angehörige der Bundespolizei sind, soll es beim Erfordernis einer Ermächtigung bleiben; dies gibt den Behörden die Sicherheit, nur umfassend und korrekt ausgebildete Personen zu Straßenaufsichtsorganen zu bestellen.

#### **Zu Z 2 (§ 26a Abs. 4):**

Die Mannschaften von Werttransportfahrzeugen sind für die Geldservicierung im Einsatz und müssen aus Sicherheitsgründen sowie für einen aufrechten Versicherungsschutz die Wege zwischen Fahrzeug und

Selbstbedienungsgeräten, Bankfilialen oder Drittmarktkunden (z.B. Handelsketten) so kurz wie möglich halten. Ferner gibt es auch sicherheitstechnische Zeitlimits bei der Geldkofferaktivierung, die nur eine bestimmte Zeitspanne für den Geldkoffer außerhalb des Fahrzeugs erlauben. Sehr oft ist es allerdings nicht möglich, in einer zumutbaren und sicherheitstechnisch vertretbaren Distanz einen regulären Parkplatz zu finden bzw. befinden sich die zu servicierenden Stellen in Bereichen, die von parkenden und haltenden Fahrzeugen freigehalten werden sollen.

Immer wieder kommt es daher vor, dass zur Servicierung der Geräte oder bei Belieferung/Abholung von Filialen der Banken oder des Handels im Park- und/oder Halteverbot gehalten bzw. geparkt wird, was wiederum dazu führt, dass Fahrzeuge des Werttransports bei Servicierungen in solchen Bereichen angezeigt werden.

Ausnahmen vom Halte- und Parkverbot, die dieser Situation Abhilfe schaffen könnten, sollen daher in § 26a vorgesehen werden.

#### **Zu Z 3 (§ 31 Abs. 2):**

Derzeit ist es verboten, an Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs Beschriftungen, Anschläge, Werbung etc. anzubringen bzw. wäre zur Legalisierung eine Ausnahmegewilligung erforderlich. Sinn dieser Bestimmung ist, eine Beeinträchtigung der Funktion der genannten Einrichtungen zu verhindern. Gleichzeitig sind aber für verkehrsfremde Tätigkeiten, wie etwa Werbung, jedenfalls Bewilligungen nach den §§ 82 bis 84 StVO erforderlich. In vielen Fällen beziehen sich beide Bewilligungen auf die Anbringung desselben Gegenstandes, z.B. einer Werbetafel oder Zeitungsverkaufseinrichtung. In solchen Fällen soll in Zukunft die Ausnahmegewilligung hinsichtlich des Verbots des § 32 entfallen, wenn eine Bewilligung nach §§ 82 bis 84 vorliegt.

#### **Zu Z 4 (§ 42 Abs. 3):**

Die gesetzlichen Ausnahmen vom Wochenend- und Feiertagsfahrverbot sollen auf Reparaturen an Wasser- und Energieversorgungsanlagen einerseits und auf Fahrten der Beschaller und Beleuchter andererseits erweitert werden. Die derzeit noch erforderliche Ausnahmegenehmigung für die Durchführung solcher Fahrten hat sich in der Praxis als schwer administrierbar herausgestellt. Reparaturen an Wasser- und Energieversorgungsanlagen dulden – wie die bereits seit langer Zeit vom Fahrverbot ausgenommenen Reparaturen an Kühlanlagen – in der Regel keinen Aufschub; eine möglichst umgehende Reparatur an derartigen Anlagen ist eindeutig im öffentlichen Interesse. Hinsichtlich der Berufsgruppe der Beleuchter und Beschaller ist festzuhalten, dass die Mitglieder dieser Berufsgruppe auch und gerade an Wochenenden und Feiertagen Aufträge zu erledigen haben. Die Fahrten betreffen den Transport von Ton- und Lichtequipment, Bühnenpodesten, Layer- und Traversenmaterial zu Sport- oder Kulturveranstaltungen, die überwiegend an Wochenenden stattfinden. Das Erfordernis einer Ausnahmegewilligung erscheint – insbesondere bei kurzfristig erforderlichen Fahrten – für die Anforderungen der Praxis zu unflexibel.

#### **Zu Z 5 (§ 45 Abs. 4):**

Derzeit können nur Personen eine Ausnahme für ein zeitlich uneingeschränktes Parken in Kurzparkzonen bekommen, die entweder Zulassungsbesitzer eines Fahrzeugs sind oder denen ein arbeitgeberereignetes Fahrzeug (meist als „Dienstauto“ bezeichnet) überlassen wurde. Zunehmend kaufen Firmen aber solche Fahrzeuge nicht mehr, sondern leasen sie, d.h., das Fahrzeug gehört weder dem Arbeitgeber noch dem Arbeitnehmer. Die Ausnahmemöglichkeit soll daher auf vom Arbeitgeber geleaste Fahrzeuge erweitert werden.

#### **Zu Z 6 (§ 48 Abs. 5):**

Mobile Verkehrszeichensteher, wie sie etwa bei Baustellen und kurzfristigen Halte- und Parkverboten verwendet werden, nehmen mehr Platz in Anspruch, was bei einer Aufstellung am Gehsteig oder auf einem Radweg zu Beeinträchtigungen und Gefährdungen des Fuß- und Radverkehrs führen kann. So kann dies auch zur Folge haben, dass bei engen Gehsteigen das Vorbeikommen an einem Verkehrszeichen mit Kinderwägen oder Rollstühlen nicht mehr gewährleistet ist. Demgegenüber stellt die Kundmachung auf der Fahrbahn entlang des Fahrbahnrandes keine Beeinträchtigung des Verkehrs dar. Keine Gefährdung des fließenden Verkehrs ist insbesondere dort anzunehmen, wo der Aufstellungsort auf einer dem ruhenden Verkehr dienenden Fläche liegt. Dies ist in markierten Parkstreifen der Fall oder auch auf Fahrbahnflächen, die auch ohne Bodenmarkierung legal zum Halten und Parken benutzt werden dürfen oder bis zur Kundmachung eines Halteverbotes benutzt werden dürfen.

#### **Zu Z 7 (§ 54 Abs. 1 lit. m):**

Eine Förderung der Elektromobilität ist sowohl verkehrs- als auch umweltpolitisch wünschenswert. Mit Hilfe der neuen Zusatztafel soll ein Freihalten von Parkplätzen zum Zweck des Aufladens von Elektrofahrzeugen auf einfache Weise ermöglicht werden. Die Umschreibung des Elektrofahrzeugs ist der Richt-

linie 2014/94/EU des europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe entnommen.

**Zu Z 8 bis 11 (§ 89a Abs. 5a und 7 bis 7d):**

In den letzten Jahren hat sich vermehrt das Problem gestellt, dass die Kosten von Abschleppungen nicht bezahlt werden; alleine der Stadt Wien entstehen jährlich Kosten in der Höhe von ca. 250.000 €, die von den Verpflichteten nicht beglichen werden.

In der Praxis hat sich gezeigt, dass die Nichtbezahlung der Abschleppkosten vor allem durch jene Fälle bedingt ist, in denen zwar das entfernte Fahrzeug ausgefolgt wird, der Kostenbescheid aber nicht vollstreckt werden kann. Der Grund dafür liegt darin, dass es sich bei der Vorschreibung von Abschleppkosten um keine Verwaltungsstrafe im Sinne des VStG handelt und daher die dort vorgesehenen Sicherungsinstrumente nicht anwendbar sind. Deshalb ist auch eine Vollstreckung nach dem EU-VStVG nicht möglich. Aus diesen Gründen soll eine Sicherheitsleistung im § 89a StVO verankert werden.

Grundlegende Voraussetzung für die Vorschreibung einer Sicherheitsleistung ist, dass entweder eine Kostenvorschreibung bereits vorliegt (bzw. gleichzeitig erfolgt), oder, dass eine solche wahrscheinlich ist. Dies ist dahingehend zu verstehen, dass eine Vorschreibung zu erwarten ist; das ist dann der Fall, wenn nach den zu diesem Zeitpunkt vorliegenden Erkenntnissen davon ausgegangen werden kann, dass eine Kostentragungspflicht nach Abs. 7 besteht. Eine Vorschreibung ist dann nicht wahrscheinlich, wenn der Behörde Gründe vorliegen, die die Abschleppung rechtswidrig erscheinen lassen.

Als zusätzliche Voraussetzungen müssen begründete Zweifel an der Bezahlung der Kosten bestehen oder die Einbringung der Kosten voraussichtlich mit unverhältnismäßigen Schwierigkeiten verbunden sein.

Zweifel an der Bezahlung der Kosten bestehen, wenn Anhaltspunkte vorliegen, dass der Verpflichtete die Kosten nicht begleichen wird. Dies kann gegeben sein, wenn der Verpflichtete bereits in der Vergangenheit eine schlechte Zahlungsmoral bewiesen hat oder etwa mangelnde Leistungsbereitschaft ersichtlich ist.

Unverhältnismäßige Schwierigkeiten bei der Einbringung der Kosten bestehen zum Beispiel dann, wenn sich Kostenbescheide nur mit überaus hohem Aufwand vollstrecken lassen. Dies können etwa Fälle sein, in denen eine ZMR-Abfrage negativ verläuft und eine Zustelladresse daher nicht ermittelbar ist.

Die Vorschreibung der Sicherheitsleistung kann auf drei Arten erfolgen:

- durch einen selbständigen Bescheid
- im Rahmen der Aufforderung zur Abholung gemäß Abs. 5
- im Zuge der Abholung des KFZ im Falle der Verweigerung der Kostenzahlung.

Für den zuletzt genannten Fall sieht Abs. 7 eine entsprechende Zustellregelung vor.

Nach dem Vorbild des § 37 Abs. 3 VStG kommt der Beschwerde gegen die Vorschreibung einer Sicherheitsleistung keine aufschiebende Wirkung zu. Diese Regelung ist zur Erreichung des mit der Sicherheitsleistung verfolgten Zwecks der Einbringung der Abschleppkosten unerlässlich. Die Effektivität des Rechtsschutzes ist dadurch garantiert, dass die Sicherheitsleistung zurückzuerstatten ist, wenn es letztlich zu keiner Kostenvorschreibung kommt. Dies ist auch dann der Fall, wenn der Kostenbescheid nachträglich aufgehoben wird.

Die Neuregelung in Abs. 7 sieht die Zustellung der Vorschreibung der Sicherheitsleistung im Zuge der Abholung des Gegenstands vor. Aufgrund des engen Zusammenhangs zum Kostenbescheid soll die neue Zustellregelung auch für diesen gelten.

Abs. 7b bestimmt die Höhe der Sicherheitsleistung, die die gesamten mit der Abschleppung verbundenen Kosten abdecken soll. Dementsprechend soll die Sicherheitsleistung in jenem Umfang festgesetzt werden, der der Kostenzahlungspflicht entspricht.

Durch die neue Regelung des Abs. 7c soll verhindert werden, dass sich eine zu lange Verfahrensdauer zu Lasten des Betroffenen auswirkt. Die Frist wurde in Anlehnung an vergleichbare andere Konstellationen (vgl. § 37 Abs. 4 VStG) bemessen. Nach deren Ablauf ist die Sicherheitsleistung auch dann auszuführen, wenn das Verfahren noch nicht abgeschlossen ist. Davon unberührt bleibt Abs. 7 letzter Satz, wonach eine Kostenvorschreibung bis zum Ablauf von drei Jahren nach Entfernung des Gegenstands zulässig ist.

Der neue Abs. 7d stellt klar, dass die Sicherheitsleistung zur Deckung der Abschleppkosten zu verwenden ist. Analog zu § 37 Abs. 6 VStG sind allfällig verbleibende Restbeträge dem Verpflichteten auszuführen. Dies wird nur in jener Ausnahmekonstellation der Fall sein, in der sich beispielsweise nach Erlassung des Bescheides gemäß Abs. 5a herausstellt, dass die vorzuschreibenden Kosten doch geringer als ursprünglich angenommen sind.

Die vorliegenden Bestimmungen sind grundrechtskonform ausgestaltet, die damit bewirkte Eigentumsbeschränkung ist auf klar abgegrenzte Fälle beschränkt. Die Höhe der Sicherheitsleistung wird sich im Rahmen der sonst für Halter von KFZ üblicherweise zu tragenden Kosten bewegen.

**Zu Z 12 (§ 98g):**

Die Einhaltung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit und des Sicherheitsabstandes sowie die Beachtung von roten Ampeln dürfen schon seit einigen Jahren mittels bildgebender elektronischer Einrichtungen überwacht werden. Teilweise sind auf dem Bildmaterial aber auch andere, strafbare und die Verkehrssicherheit in beträchtliche Maße gefährdende Tätigkeiten erkennbar und können auf dem Beweisfoto der Überwachungen gem. §§ 98a – 98d StVO einwandfrei im Einzelfall festgestellt werden.

Die derzeitigen strengen Zweckbestimmungen der §§ 98a – 98d lassen allerdings eine Verwertung solchen Bildmaterials zwecks Verfolgung dieser Übertretungen nicht zu, sondern sehen vor, dass die mit diesen Verkehrsüberwachungsgeräten (Section Control, Radar, Abstandsmessung, Rotlichtüberwachung) ermittelten Daten ausschließlich nur für den Zweck der jeweiligen Überwachung verwendet werden dürfen.

Der neue § 98g erlaubt nunmehr in datenschutzrechtlich einwandfreier Weise, dass solche Bildaufzeichnungen auch für Zwecke der Strafverfolgung folgender Delikte verwendet werden dürfen:

- Telefonieren am Steuer ohne Freisprecheinrichtung
- unerlaubte Personenbeförderung
- Nichtanlegen des Sicherheitsgurts
- mangelnde Kindersicherung
- Nichttragen eines Schutzhelmes
- Beförderung einer unzulässigen Anzahl von Personen auf einem Motorrad oder Motorfahrrad