

STELLUNGNAHME des ÖAMTC

zum Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Führerscheingesetz
und die Straßenverkehrsordnung geändert werden
(21. FSG Novelle und Änderung der StVO 2021).

(GZ: 2021 0.078.310)

A) Zusammenfassung:

Zum aktuellen Entwurf erlaubt sich der ÖAMTC die folgende Stellungnahme abzugeben.

Der aktuelle Entwurf beabsichtigt, schwere Übertretungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit unter verschärfte Sanktionen zu stellen. Insofern, als der Entwurf dem Ziel gerecht wird, tatsächlich nur besonders gefährliche oder besonders rücksichtsloses Verhalten mit erschwerten Rechtsfolgen zu sanktionieren, ist der ÖAMTC mit den vorgeschlagenen Maßnahmen einverstanden.

Hinsichtlich illegaler Wettrennen bedarf es unserer Meinung nach einer legislatischen Nacharbeit.

Es sei aber an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass im Laufe des diesem Entwurf vorangegangenen öffentlichen Diskurs auch Regelungen vorgeschlagen wurden, denen der ÖAMTC genau vor dem oben genannten Hintergrund seine Zustimmung nicht hätte geben können.

Darüber hinaus sollten das Abschleppen über 60 km/h auf Autobahnen sowie der Erwerb einer Ausnahmegewilligung für Kurzparkzonen für Langzeitmieter eines Kfz erleichtert bzw ermöglicht werden.

B) Zu den einzelnen Bestimmungen

Zu Artikel 1, Änderung des Führerscheingesetzes (21. FSG-Novelle)

Zu Z 1, § 7 Abs 3 Z 3 (Ersetzung von „90 km/h“ durch „80 km/h“ und „100 km/h“ durch „90 km/h“)

Die Herabsetzung um 10 km/h entspricht durchaus der Entwicklung der öffentlichen Einschätzung, dass diese Delikte durchaus als an sich sehr schwere Übertretungen auch außergewöhnlich scharf sanktioniert werden sollen.

Zu Z. 2, Änderung § 7 Abs. 3 Z 3 (Einfügung „Mithilfe oder Teilnahme an illegalen Straßenrennen“)

Grundsätzlich ist die Absicht zu begrüßen und die Bestimmung auch zu unterstützen. Es ist aber auch den Bedenken in den EB zu folgen, dass die Feststellung des Umstandes eines Rennens an sich und der Teilnahme an einem solchen, mit schweren Hürden hinsichtlich der Beweisbarkeit verbunden ist.

Insbesondere die „Mithilfe an....“ erscheint allerdings etwas systemfremd, zumal es sich diesfalls eher um eine Art „Beitragstäterschaft“ handelt. Dies müsste aber klarer gefasst werden, weil derartige Konstruktionen dem FSG und damit außerhalb des Verwaltungsstrafrechtes fremd sind.

Damit fehlt aber ganz allgemein ein Straftatbestand (insbes nach der StVO), an den sich die Sanktion nach dem FSG „anlehnen“ würde.

Allenfalls könnte statt dessen wegen der besonderen Belastung durch Lärm ein Tatbestand in einem Sicherheitspolizeigesetz (des Landes) oder eine entsprechende ortspolizeiliche Verordnung oder durch Feinstaub (PM10) ein Tatbestand nach dem IG-L geschaffen werden, sofern nicht eine Zuständigkeit des StVO-Verordnungsgebers besteht (§ 43 StVO).

Daher sind etwa die so genannten „Donuts“ (s. EB) und das Driften (sic, detto!) zwar unter Umständen unangenehm und laut bzw mit Emissionen verbunden. Für einen Tatbestand, der die Entziehung der Lenkberechtigung zur Folge haben kann, reichen diese Übertretungen aber wohl nur in seltenen Fällen aus.

Zu Z. 3, Änderung des § 24 Abs. 3 (Einfügung einer Z 1a)

Die derzeitige Entwurfsfassung erscheint grundsätzlich nachvollziehbar. Allerdings scheint ein redaktionelles Versehen vorliegen, denn der ÖAMTC nimmt an, dass keine Absicht besteht, die Sanktionen Probeführerscheinbesitzer zu ändern bzw hier entfallen zu lassen.

Zu Z. 4, Änderung des § 24 Abs. 3 Z 2 (vier statt zwei Jahre Beobachtungszeitraum)

Hierzu wird kein Einwand erhoben

Zu Z. 5, Änderung des § 24 Abs. 3 fünfter Satz (Verpflichtung einer zusätzlichen Begutachtung)

Grundsätzlich ist die Verlängerung des Beobachtungszeitraumes zu begrüßen. Positiv ist hier auf die Z 14 des Entwurfes hinzuweisen, der klar stellt, dass eine „Rückwirkung“ entfallen soll.

Allerdings erscheint der Entwurf etwas überzogen, weil für alle Fälle der Auftrag zur Vornahme einer Untersuchung der gesundheitlichen Eignung festgeschrieben wird und für besondere Fälle eine VPU in Hinblick auf die Bereitschaft zur Verkehrsanpassung verlangt werden kann. Diese Kette der Maßnahmen erscheint nicht sachgerecht. Vielmehr sollte zwischen den Delikten, die § 7 Abs 3 Z 3 FSG beschreibt und wo eine Überprüfung der Bereitschaft zur Verkehrsanpassung sachgerecht erscheint, und Fällen nach § 99 Abs 1a StVO unterschieden werden, wo ggf sehr wohl die Überprüfung der gesundheitlichen Eignung indiziert sein kann.

Zu Z. 6 Änderung von § 26 Abs. 3 (Änderung der Entziehungsdauer)

Diese Verlängerungen der Entziehungszeiten werden im Grunde für richtig gehalten und daher auch begrüßt.

In Anbetracht der historischen Absicht des Gesetzgebers bei der seinerzeitigen Einführung der so genannten „Kurzzeitentziehungen“, die Betroffenen durch längere Entziehungszeiten nicht existenziell zu gefährden sollte aber in begründeten Fällen die Möglichkeit gewährt werden, die Entziehung durch Bescheid in mehrere Teile von jeweils nicht weniger als 14 Tagen aufteilen zu lassen.

Zu Z 8, Änderung von § 26 Abs. 3 dritter Satz (längerer Beobachtungszeitraum)
Gegen diese Anpassung besteht kein Einwand.

Zu Z 9, Änderung von § 41 (Übergangsfristen)

Die Übergangsregelung wird – wie bereits in den Anmerkungen zu Z. 5 ausgeführt – ausdrücklich begrüßt.

Zu Artikel 2, Änderung der Straßenverkehrsordnung

Zu Z 1, § 99 Abs. 2d und e (Strafrahmen bei mehr als 30 km/h bzw 40/50 km/h über dem gesetzlichen oder verordneten Tempolimit)

Gegen diese Anhebung wird aus generalpräventiven Gründen kein Einwand erhoben, allerdings mit der Maßgabe, dass diese Anhebung kein Signal bilden oder Anlass dafür sein darf, andere Strafbeträge abseits der genannten Übertretungsnormen skaliert anzuheben.

C) Weitere Forderungen des ÖAMTC:

Z 1, § 99 (Schaffung eines Straftatbestandes für die Mithilfe und die Teilnahme an illegalen Wettrennen)

Wie oben (zu Art I, Z.2) ausgeführt dürfte die bloße Erwähnung im FSG nicht hinreichen, um eine hinreichende Rechtsgrundlage für diese Maßnahmen zu schaffen. Um zumindest ordnungsgemäßen Rechtsschutz für den Betroffenen zu schaffen, sich gegen entsprechende Tatvorwürfe zu wehren (EMRK), sollten nach Übertretungen, die zu einer Entziehung der Lenkberechtigung führen, immer entsprechende Verwaltungsstraßverfahren mit entsprechenden Rechtsschutzmöglichkeiten geführt werden (müssen). Für die entsprechende Regelung ist aber wohl der Gesetzgeber für Angelegenheiten der Straßenpolizei und nicht jener des Kraftfahrwesens zuständig. Daher wird eine Regelung in der StVO angeregt.

Z 2, Änderung des § 46 Abs 3 (Keine Pflicht zum Verlassen der Autobahn beim Abschleppen über 60 km/h)

Mit Abschleppfahrzeugen, die aufgrund ihrer Bauartgeschwindigkeit gem § 58 KDV die in § 46 StVO vorgeschriebene Geschwindigkeit erreichen können und überschreiten dürfen, sollte das Gebot, beim Abschleppen eines betriebsunfähig gewordenen Fahrzeuges die nächste Ausfahrt benützen zu müssen, aufgehoben werden. Die Beibehaltung der Regelung für diesen Fall erscheint sowohl in ökologischer Hinsicht als auch in gleichheitsrechtlicher Hinsicht nicht verantwortbar.

Z 3, Änderung von § 45 und 45a, (Erweiterung des Kreises der Ausnahmerechtigten auf Langzeitmiete)

Da immer öfter auch Fahrzeuge, die weder im Eigentum des Antragsstellers noch in einem Leasingverhältnis im Sinne eines Kaufleasing auch für längere Zeit genutzt werden und Benützer, die im Gebiet einer Kurzparkzone, für die eine „Gebietsverordnung“ erlassen wurde, eine Parkausnahmegenehmigung nach § 45 bzw 45a StVO beantragen wollen, wird bisher die Genehmigung unter Hinweis auf die fehlende Rechtsgrundlage verwehrt. Eine solche Grundlage sollte geschaffen

ÖAMTC

werden, zumindest insofern, als dass das sogenannte „Operating-Leasing“ einem „Leasingvertrag“ im Sinne des Gesetzes gleichzuhalten ist.



Mag. Martin Hoffer
K&M, RD; Wien, am 20.04.2021

ÖAMTC Stellungnahme