

⇒ Zum Thema

**Über die Autorin:**

Mag. Ursula Scheuer ist Staatsanwältin im Bundesministerium für Justiz und Referentin in der Zivilrechtssektion, Abteilung I 8 – Zivilverfahrensrecht. Kontaktadresse: Bundesministerium für Justiz, Museumstraße 7, 1070 Wien.

E-Mail: ursula.scheuer@bmj.gv.at

**Von derselben Autorin erschienen:**

*Scheuer/Peer*, Neuerungen im Bereich des Zivilverfahrensrechts durch das Budgetbegleitgesetz 2011 – Ein erster Überblick, ÖJZ 2011, 101; Regelungen zur Mediation in Österreich nach Umsetzung der Mediations-Richtlinie, in Jahrbuch Zivilverfahrensrecht 2011, 197; Vollstreckbarer Mediationsvergleich und neue Regelungen für grenzüberschreitende Mediationsverfahren, ZAK 2011/267, 147; Zum Stand der Mediation in Österreich, ZKM 2013, 21.

**Literatur:**

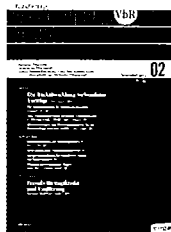
*Frössel*, Die neue Verbraucherschlichtung – Umsetzung in Österreich, Zak 2015/483, 264; *Meller-Hannich/Höland/Krausbeck*, „ADR“ und „ODR“: Kreationen der europäischen

Rechtspolitik. Eine kritische Würdigung, ZEuP 2014, 9; *Becklein*, Verbesserter Zugang zum Recht für Verbraucher? Eine Bewertung der Regelungsvorschläge der EU-Kommission zur Alternativen Streitbeilegung, GPR 2012, 233; *Eder*, Alternative Streitbeilegung am Beispiel der „Schlichtung für Verbrauchergeschäfte“, ZAK 2015/587, 324.

**Link:**

[www.verbraucherschlichtung.or.at](http://www.verbraucherschlichtung.or.at)

⇒ Literatur-Tipp



Grüss, Die Schlichtungsstelle für Verbrauchergeschäfte, VbR 2013/24

[www.rdb.at](http://www.rdb.at)

# Der 54. Deutsche Verkehrsgerichtstag<sup>1)</sup>

Der Beitrag fasst wesentliche Inhalte des 54. Verkehrsgerichtstags vom 27. bis 29. 1. 2016 in Goslar zusammen.<sup>2)</sup>

ZVR 2016/65

## Arbeitskreis (AK) I „Moderne Messmethoden und Blutentnahme im Verkehrsstrafrecht“

Es wurde die Aufforderung an die (deutsche) BReg formuliert, bereits begonnene Studien auszuwerten und weitere Forschungen in Auftrag zu geben, durch die die Unsicherheiten bei der Atemalkoholkontrolle im Grenzwertbereich von 1,1‰, bei der Rückrechnung von Atemalkoholkonzentrationen, bei der Wartezeit bei höheren Atemalkoholkonzentrationen und bei der Plausibilität von Trinkmengenangaben ausgeräumt werden sollen.

Der AK empfahl idS, neue Messmethoden zur Bestimmung der Blutalkoholkonzentration (NMR-Technik) weiter zu fördern. Hierbei wird Blut lediglich in kleinen Mengen am Ohrfläppchen entnommen, was einen geringeren Eingriff darstellt. Diese Aufträge zeigen die Skepsis bzw die weiterhin nicht bestehende Überzeugung über die Gleichwertigkeit von Atemalkohol- und Blutalkohol-Messungen. In Österreich hat sich der Bundesgesetzgeber bereits 1994 für die rechtliche Gleichstellung des gemessenen Atemalkoholgehalts mit einem umgerechneten Blutalkoholgehalt entschieden.<sup>3)</sup> Die Überlegungen könnten uU dazu herangezogen werden, die Richtigkeit dieser seinerzeitigen Festlegung in Frage zu stellen.<sup>4)</sup>

## AK II „MPU unter 1,6 Promille?“

Dieser Arbeitskreis befasste sich mit der Frage, ob bereits ab einer (einmaligen bzw erstmalig festgestellten) Alkoholisierung eine MPU (in Österreich im Wesentlichen der VPU entsprechend) angeordnet werden sollte. Diese Frage wurde grundsätzlich bejaht. Allerdings sieht der AK keine fachliche Grundlage für die grundsätzliche Annahme von Eignungszweifeln im Verwaltungsverfahren aufgrund einmaliger Trunkenheitsfahrt unter 1,1‰.

Interessant erscheint – auch in Hinblick auf eine entsprechende Diskussion in Österreich –, dass sog Alkohol-Interlock-Vorrichtungen, die die Inbetriebnahme eines Kfz davon abhängig machen, dass Lenker über keinen oder nur begrenzten Atemalkoholgehalt verfügen, keine Alternative zur Begutachtung der Fahreignung darstellen. Welche Einsatzmöglichkeiten in Betracht kommen, wurde vom AK nicht näher erörtert. Losgelöst von Promillewerten empfiehlt der ADAC die Förderung des Einsatzes von Alkohol-Interlocks als Rehabilitationsmöglichkeit bzw präventiv zur Vermeidung von weiteren Trunkenheitsfahrten statt in einer Form, die als Strafsanktion empfunden wird.

## AK III „Schadensersatz und Steuer“

Im Rahmen dieses eher unspektakulär klingenden Themas erfolgte eine Begrenzung auf den Ausschnitt Personenschaden und Einkommensteuer. Im Grundsatz gilt: Der Ersatzpflichtige hat jedenfalls den Nettoschaden zu ersetzen; sollte ESt anfallen, geht das gleichfalls zu seinen Lasten. Wie die ganz aktuellen OGH-Entscheidungen 2 Ob 186/14 p (demnächst ZVR mit Anm *Ch. Huber*) sowie (noch unveröffentlicht) 2 Ob 1/15 h belegen, liegt der Teufel

1) Zum vorjährigen 53. VGT s ZVR 2015, 158.

2) Über die zivilrechtlich einschlägigen Arbeitskreise (AK) III (Schadensersatz und Steuer) und IV (Die Beschleunigung des Verkehrsprozess) berichtet o. Univ.-Prof. Dr. *Christian Huber*, RWTH Aachen; über die öffentlich-rechtlichen AK I, II und VI Mag. *Martin Hoffer*, ÖAMTC.

3) 19. StVO-Nov BGBl 1994/518; *Messiner*, ÖAMTC-FI 1994/61.

4) Siehe zB *Michitsch*, Die Beachtlichkeit der Eichfehlergrenze im österreichischen Recht, ZVR 2004, 76; VwGH 20. 12. 2002, 2000/02/0225; BGH 3. 4. 2001, 4 StR 507/00.

oftmals im Detail. Die Parteien gehen häufig davon aus, dass eine Schadenersatzleistung nicht der ESt unterliegt. Wenn dann eine Betriebsprüfung zum gegenteiligen Ergebnis kommt, entsteht Streit, wer die Steuer tragen soll. Der klägerische Anwalt begeht einen anwaltlichen Kunstfehler, wenn er – in einem Abfindungsvergleich – keinen Vorbehalt bzgl der Steuer erklärt, wobei zu bedenken ist, dass sich die Rechtslage auch und gerade im Steuerrecht in der einen wie anderen Richtung verändern kann; selbst Rückwirkungen sind nicht völlig ausgeschlossen. Die deutsche Rechtslage sollte so ähnlich sein wie die österreichische – zwingend ist das freilich nicht. Verwiesen wurde am VGT darauf, dass von sämtlichen Schadenersatzleistungen eines Personenschadens nur die Ersatzleistung aus einem Erwerbsschaden, bei dem Geld als Gegenleistung ersetzt wird, der ESt unterliegt, somit nicht der Unterhaltersatz, die vermehrten Bedürfnisse, der Haushaltsführerschaden unter Einschluss von Eigenleistungen und schon gar nicht das Schmerzgeld, selbst wenn diese Leistungen in Form einer Rente erbracht werden. Die Parteien haben daher – schon aus steuerrechtlichen Gründen – eine Festlegung zu treffen, was auf den Erwerbsschaden und die anderen Schadensposten entfällt. Zu bedenken ist, dass ungerechtfertigte Verschiebungen weg vom Erwerbsschaden zu anderen Schadensposten, um dem Ersatzpflichtigen ESt zu ersparen, später von der Betriebsprüfung nicht gebilligt werden müssen. Angesprochen wurde der Unterschied zwischen Brutto- und Nettolohntheorie; je nachdem, wer für den Anfall der ESt oder ersparter ESt beweispflichtig ist, ist Ausgangspunkt das Bruttoeinkommen (günstiger für den Geschädigten) oder das Nettoeinkommen (günstiger für den Ersatzpflichtigen). Der OGH bevorzugt die Nettomethode (zu den Unterschieden *Ch. Huber* in *NomosKomm BGB<sup>3</sup> [2016] §§ 842 f Rn 49 ff*). Dem Geschädigten wurde von *Jahnke*, dem Vertreter der Versicherungswirtschaft (LVM), auferlegt, gegen nachteilige Steuerbescheide mit Rechtsmitteln vorzugehen, widrigenfalls dem Ersatzpflichtigen gegenüber ein Verstoß gegen die Schadensminderungspflicht vorliege. Aber nicht jeder streitet gern mit dem Finanzamt, kann es doch leicht zu Retorsionsmaßnahmen kommen. Der Geschädigte muss daher mE die Möglichkeit haben, gegenüber dem Finanzamt darauf hinzuweisen, dass er das Rechtsmittel nur im Interesse des Ersatzpflichtigen einlege, der dafür unabhängig vom Erfolg – selbstverständlich – die Kosten zu tragen hat.

*Dabitz*, Richter am Finanzgericht, hat darauf hingewiesen, dass Prozess- und Verzugszinsen der Abgeltungssteuer unterliegen. Zudem hat er das Phänomen der Steuerschraube erläutert. Der für die Zahlung der ESt vom Ersatzpflichtigen geleistete Betrag unterliegt seinerseits der ESt; und der für die Zahlung dieser ESt anfallende Betrag abermals. Das zieht sich meist über mehrere Jahre; und je höher der Ersatzbetrag, umso weiter reicht das in die Zukunft. Bei einer Kapitalabfindung ist die Fünftelregelung des § 24 Abs 1 dEStG (§ 34 Abs 2 öEStG) zu beachten, die wegen der Zusammenballung der Einkünfte in einem Jahr zu einer Progressionskappung führt. Je höher der Betrag, umso gravierender die Auswirkungen. Als **Quintessenz** des AK III ergab sich, dass jedenfalls der Geschädigte gut beraten ist, in solchen Fällen nicht nur bei der Regulierung, sondern auch in der Folge jährlich einen Steuerberater beizuziehen. RA *Schah-Sedi* verwies zu Recht darauf, dass gerade Schwerverletzte häufig schon wegen ihrer körperlichen Beeinträchtigung und den damit verbundenen Schmerzen nicht in der Lage sind, ihre Steuererklärungen selbst zu verfassen und sich mit Detailfragen zu befassen bzw diese zu lösen. Hätte der Geschädigte ohne schädigendes Ereignis nicht eines Steuerberaters bedurft, sind die Kosten (jedenfalls insoweit) vom Ersatzpflichtigen zu tragen.

#### AK IV „Die Beschleunigung des Verkehrszivilprozesses“

Hier ging man der Frage nach, wie der Verkehrsunfallprozess beschleunigt werden könne. Festgestellt wurde, dass die Erfolgsaussichten für den Kläger gegenüber allg Prozessen geringer sind, weil auf Beklagtenseite idR ein Kfz-Haftpflichtversicherer steht, der wegen seiner Erfahrung die Prozessaussichten häufig realistischer einschätzen kann. Verwiesen wurde auf die in Süddeutschland ausgeprägtere Vergleichsbereitschaft der Parteien. Anzumerken ist dabei, dass damit zwar rascher Rechtsfrieden eintritt, damit aber auch ein Instrument der Herbeiführung von Rechtsklarheit durch (höchstrichterliche) Entscheidungen verloren geht, was sich idR zu Lasten der Partei auswirkt, die über weniger Erfahrung verfügt und auf deren Seite weniger oft mit vergleichbaren Causen besetzte Anwälte einschreiten, im Klartext die Unfallopfer. Auch für Österreich erwägenswert könnte sein, spezialisierte Spruchkörper einzurichten für schwere Personenschäden sowie Verkehrsunfallsachen mit Auslandsbezug.

#### AK V: „Neues Mess- und Eichwesen: Ausverkauf der Messsicherheit?“

Aufgrund einer in Deutschland aktuellen Gesetzesänderung des Mess- und Eichrechts wurden begrüßenswerte Verbesserungen ua im Bereich der Dokumentations- und Verwenderplichten erzielt. Damit sind aber offenbar noch keine hinreichenden Voraussetzungen dafür geschaffen, eine zufriedenstellende Akzeptanz von Verkehrsmessungen zu erreichen. So verlangt der AK bundeseinheitliche, ausführliche Messprotokolle, etwa als zwingender Bestandteil der Gebrauchsanweisung nebst Führung einer entsprechenden Geräteakte durch den Verwender.

Der AK fordert den Gesetzgeber auf sicherzustellen, dass alle für die Überprüfung des Messergebnisses erforderlichen Daten gespeichert und dem Betroffenen im Einzelfall auf Antrag zur Verfügung gestellt werden. Es sollte auch eine zentrale Ansprechstelle für Nachfragen von Rechtsanwälten, Gerichten und Sachverständigen, die die Überprüfung des Messverfahrens betreffen, eingerichtet werden.<sup>5)</sup>

#### AK VI „Dashcam“

Die Aufzeichnung des Verkehrsgeschehens aus Privatfahrzeugen hat in den vergangenen Jahren stark zugenommen. Hintergrund für die Verwendung von Mini-Kameras, den sog Dashcams, ist meist die Sorge vor fehlenden Beweismitteln bei einem Unfall. Klare gesetzliche Regelungen über die Zulässigkeit der Aufzeichnungen gibt es jedoch nicht. Umstritten ist dabei die Frage, ob ein Unfallopfer dadurch den tatsächlichen Unfallhergang beweisen darf und somit ein Gericht diese geheimen Aufnahmen bei seiner Entscheidung verwenden kann. Hier gehen die Meinungen auseinander; Während zum Teil dem Datenschutz der Vorrang gegeben wird, betonen andere, dass zwar eine Datenerhebung ohne Zustimmung verboten ist, die Verwendung als Beweismittel aber erlaubt sein müsse.<sup>6)</sup>

Aus österr Sicht ist anzumerken, dass sowohl die Frage der datenschutzrechtlichen Zulässigkeit der Erfassung bildgebender personenbezogener Daten in Hinblick auf die Verkehrsüberwachung als auch ganz spezifische Rechtsfragen im Zusammenhang mit der Bewilligung zum Betrieb einer „Dashboard-Cam“, aber auch von nur kurzzeitig aufzeichnenden „Crash-Cams“ von großem Inter-

5) Zu Eichfehlergrenzen: *Tippel*, ÖAMTC-FI 2002/89; UVS OÖ 5. 4. 2002, 108092/4.  
6) ADAC-Presseaussendung zum 54. VGT v 21. 1. 2016.

esse sind. Der Stand eines aktuellen einschlägigen Verfahrens vor dem öVwGH<sup>7)</sup> fand auch über das Impulsstatement von ADAC-Juristen *Markus Heberlein* Eingang in die Diskussion. Unter Bezugnahme auf die europäische Dimension des Datenschutzrechts in Form der jüngst dem Trilogverfahren unterzogenen Datenschutz-Grundverordnung<sup>8)</sup> stellt sich naturgemäß auch die Frage der Aufrechterhaltung nationaler Schranken, zumal die erwähnte Verordnung sowohl für weitere Bereiche des deutschen Bundesdatenschutzgesetzes<sup>9)</sup> als auch des österr DSG<sup>10)</sup> relevant ist.

Der von ca 400 Teilnehmern besuchte AK formuliert dann doch eine recht beachtliche und wohl auch im Grunde ausgewogene **Empfehlung**, die aufgrund ihrer straffen Textierung an dieser Stelle wörtlich wiedergegeben sei:

„1. Die Video-Aufzeichnung von Verkehrsvorgängen mithilfe von Dashcams kann einen Beitrag zur Aufklärung von Unfallhergängen und Straftaten leisten, aber auch zu einer erheblichen Beeinträchtigung von Persönlichkeitsrechten führen. Der AK beklagt, dass weder in Deutschland noch in den Nachbarländern eine klare Rechtslage zur Verwendung derartiger Kameras und zur Verwertung damit erzeugter Aufnahmen vor Gericht besteht.“

2. Der AK empfiehlt daher eine gesetzliche Regelung, die auf der Basis des europäischen Datenschutzrechts möglichst ein einheitliches Schutzniveau innerhalb der EU gewährleistet.

3. Anstelle eines generellen Verbotes oder einer generellen Zulassung derartiger Aufzeichnungen ist ein sachgerechter Ausgleich zwi-

schen Beweisinteresse und Persönlichkeitsrecht durch den Gesetzgeber geboten.

4. Dieser Ausgleich könnte darin bestehen, dass die Aufzeichnung mittels derartiger Geräte dann zulässig ist, wenn die Aufzeichnung anlassbezogen, insb bei einem (drohenden) Unfall, erfolgt oder bei ausbleibendem Anlass kurzfristig überschrieben wird.

5. Die Verwertung von rechtswidrigen Dashcam-Aufnahmen im Gerichtsverfahren richtet sich nach den von der Rsp entwickelten Grundsätzen zu den Beweisverwertungsverböten.

6. Die Verfolgung von Verkehrsverstößen ohne schwerwiegende Gefährdung oder Folgen soll weiterhin nicht auf die Aufzeichnungen von Dashcams gestützt werden können.

7. Der Missbrauch von Aufzeichnungen mit personenbezogenen Daten, zB eine Veröffentlichung im Internet, sollte mit Sanktionen bedroht werden.“

Martin Hoffer, ÖAMTC/Christian Huber, RWTH Aachen

7) Siehe insb *Knyrim/Trieb*, Dashboard-Cam – zulässig zur Beweissicherung bei Verkehrsunfällen? ZVR 2015, 112, sowie *dies*, Dashcams und Crashcams, ZVR 2015, 445.

8) Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr (Datenschutz-Grundverordnung), 5455/16.

9) Bundesdatenschutzgesetz idF Bekanntmachung v 14. 1. 2003 dBGBI I 66, das zuletzt durch Art 1 des Gesetzes v 25. 2. 2015 BGBl I 162 geändert worden ist.

10) Datenschutzgesetz 2000 BGBl I 1999/165 idF BGBl I 2013/83.

# Bundesrecht

Gerhard Pürstl

## Straßenpolizeirecht

### Kundmachung des BM für Kunst und Kultur, Verfassung und Medien betreffend den Geltungsbereich des Übereinkommens über den Straßenverkehr, BGBl III 2016/16

Nach Mitteilungen des Generalsekretärs der Vereinten Nationen haben nachstehende Staaten das zuvor entsprechend Anhang 3 gewählte Unterscheidungszeichen in Übereinstimmung mit Art 45 Abs 4 Übereinkommen über den Straßenverkehr (BGBl 1982/289,

letzte Kundmachung des Geltungsbereichs BGBl III 2015/142) wie folgt geändert:

- Belarus auf die Buchstabengruppe „BY“ und
- Finnland auf die Buchstabengruppe „FIN“.

ZVR 2016/66

### Kundmachung des BM für Kunst und Kultur, Verfassung und Medien betreffend den Geltungsbereich des Abkommens über den Straßenverkehr v 19. 9. 1949, BGBl III 2016/36

Nach Mitteilungen des Generalsekretärs der Vereinten Nationen haben folgende weitere Staaten ihre Beitrittsurkunden zum Abkommen über den Straßenverkehr v 19. 9. 1949 (BGBl 1955/222, letzte Kundmachung des Geltungsbereichs BGBl III 1998/61) hinterlegt: Burkina Faso, Island, Nigeria.

Abkommen auf die Sonderverwaltungsregion Macao mit Wirksamkeit weiterhin Anwendung.

Die Regierung der Volksrepublik China hat erklärt, dass die Sonderverwaltungsregion Macao an Zugfahrzeugen nur einen und an Sattelfahrzeugen keinen Anhänger zulässt, und dass zur Personenbeförderung keine Sattelfahrzeuge zulässig sind.

Anlässlich der Hinterlegung seiner Beitrittsurkunde hat Island die Erklärung abgegeben, dass es den Anhang 1 des Abkommens nicht anwenden werde.

Ferner hat Portugal das Abkommen auf Macao ausgedehnt und eine Erklärung nach Anhang 6 Abschnitt IV lit b des Abkommens abgegeben.

Nach weiteren Mitteilungen des Generalsekretärs der Vereinten Nationen haben nachstehende Staaten das zuvor entsprechend Abs 3 des Anhangs 4 gewählte Unterscheidungszeichen wie folgt geändert:

- Botsuana auf die Buchstabengruppe „BW“,
- Kambodscha auf die Buchstabengruppe „KH“ und
- Kirgisistan auf die Buchstabengruppe „KG“.

ZVR 2016/67