

II-703 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVI. Gesetzgebungsperiode

A n t r a g

Präs.: 1983 -12- 15 No. 75/A

der Abgeordneten Prechtl, Hintermayer  
und Genossen

betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967  
geändert wird (8. Kraftfahrgesetz-Novelle)

Der Nationalrat wolle beschließen:

Bundesgesetz vom ....., mit dem das Kraftfahrgesetz 1967  
geändert wird (8. Kraftfahrgesetz-Novelle)

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel I

Das Kraftfahrgesetz 1967, BGBl.Nr. 267, zuletzt geändert mit  
BGBl.Nr. 531/1982, wird wie folgt geändert:

1. Nach dem § 106 wird als neuer § 106a eingefügt:

"§ 106a. Gebrauch von Sicherheitsgurten

(1) Der Lenker und beförderte erwachsene Personen, die einen  
gemäß § 4 Abs. 5 mit einem Sicherheitsgurt ausgerüsteten  
Sitzplatz benützen, sind je für sich zum bestimmungsgemäßen  
Gebrauch des Sicherheitsgurtes verpflichtet; § 114 Abs. 4  
Z. 6 bleibt unberührt.

- 2 -

(2) Der Abs. 1 gilt nicht

1. bei ganz geringer Gefahr, wie etwa beim Einparken oder langsamen Rückwärtsfahren, oder bei besonderer Verkehrslage, die den Nichtgebrauch des Sicherheitsgurtes rechtfertigt,
2. bei Unmöglichkeit des bestimmungsgemäßen Gebrauches des Sicherheitsgurtes wegen der Körpergröße oder schwerster körperlicher Beeinträchtigung des Benützers,
3. bei Einsatzfahrzeugen (§ 107) und bei Fahrzeugen des öffentlichen Sicherheitsdienstes, die keine Einsatzfahrzeuge sind, wenn der Gebrauch des Sicherheitsgurtes mit dem Zweck der Fahrt unvereinbar ist.
4. für den Lenker eines Kraftfahrzeuges in Ausübung des Taxi-Gewerbes bei der gewerbsmäßigen Beförderung eines Fahrgastes,
5. bei Fahrten, auf die § 114 Abs. 4 anzuwenden ist, auch bei solchen zur Weiterbildung eines Besitzers einer Lenkerberechtigung, jeweils für den Lehrenden.

(3) Bei Kraftfahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen gilt Abs. 1 sinngemäß für die Benutzer von Sitzplätzen, die mit einem Sicherheitsgurt ausgerüstet sind.

(4) Die Behörde hat auf Antrag festzustellen, daß die im Abs. 2 Z. 2 angeführte Unmöglichkeit vorliegt; § 67 Abs. 2 gilt sinngemäß. Die Feststellung hat sich je nach den Ergebnissen des Ermittlungsverfahrens auf das Vorliegen einer allgemeinen Unmöglichkeit oder der Unmöglichkeit bei Benüt-

- 3 -

zung bestimmter Sitze, bestimmter Fahrzeuge oder Fahrzeuge bestimmter Typen zu beziehen; die Feststellung ist zu befristen, wenn angenommen werden kann, daß die körperliche Beeinträchtigung nicht dauernd in vollem Umfang gegeben sein wird. Über die Feststellung ist eine Bestätigung auszustellen."

2. Im § 134 Abs. 3 wird nach dem Zitat "Abs. 4" ein Beistrich gesetzt und eingefügt: "des § 106a Abs. 1,"
3. Im § 136 Abs. 1 lit. 1 wird anstelle der Worte "der §69 und des § 91a" eingefügt "des § 69, des § 91a und des § 106a Abs. 4"

## Artikel II

Die Vollziehung des Artikel I bestimmt sich nach § 136 KFG 1967.

In formeller Hinsicht wird beantragt, diesen Antrag dem Verkehrsausschuß zuzuweisen.

E R L Ä U T E R U N G E N  
-----Allgemeines

Seit April 1975 müssen Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen mit Sicherheitsgurten ausgerüstet sein.

Durch Artikel III des Bundesgesetzes vom 7. Juli 1976, BGBl. Nr. 352, betreffend "Zivilrechtliche Bestimmungen über den Gebrauch von Sicherheitsgurten" (3. KFG-Novelle) wurde mit Wirksamkeit vom 15. Juli 1976 die Verpflichtung zum Anlegen der Sicherheitsgurten eingeführt. Dieser Pflicht unterliegen Lenker und Beifahrer jener Kraftfahrzeuge, die nach kraftfahr-gesetzlicher Anordnung mit einem Sicherheitsgurt auszurüsten sind.

Die seinerzeitige Gesetzesinitiative für den Artikel III des Bundesgesetzes vom 7. Juli 1976 ging vom Bundesminister für Justiz aus, dem auch die Vollziehung dieser zivilrechtlichen Bestimmung obliegt. Als Sanktion für die Nichtbeachtung dieser Vorschrift wurde vom Nationalrat eine Verminderung des Schmerzensgeldanspruches festgelegt. Nach der ständigen Rechtssprechung des Obersten Gerichtshofes wird der Schmerzensgeldanspruch eines nichtangegurteten und verletzten Lenkers oder Beifahrers um 25 % gekürzt.

Die in den Erläuterungen der Regierungsvorlage über die Gurtenanlegepflicht (57 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des NR XIV. G.P.) ausgesprochenen Erwartungen einer immer größeren Verbreitung der Verwendung von Sicherheitsgurten haben sich leider nicht erfüllt. Die Einführung der zivilrechtlichen Sanktion hat zwar anfänglich zu einer etwas höheren Gurtenanlegequote geführt, in der Folge ging diese Quote jedoch merklich zurück und liegt nach den Ergebnissen der im gesamten Bundesgebiet vom

- 2 -

Kuratorium für Verkehrssicherheit durchgeführten Zählungen im Durchschnitt bei einem Drittel der Lenker und Beifahrer.

Im innerstädtischen Bereich, wo aufgrund der Verkehrslage die Schutzwirkung des Gurtes besondere Bedeutung hat, liegt die Anlegequote bei 20, auf Bundesstraßen bei 40 und auf Autobahnen bei mehr als 50 Prozent.

Es muß daher in dem angeführten Interesse nach Wegen gesucht werden, die Benützungquote soweit wie möglich zu steigern.

Seit der Erlassung der zivilrechtlichen Vorschriften ist die Rechtsentwicklung soweit fortgeschritten, daß nur mehr wenige europäische Staaten, darunter Österreich und Italien noch keine Strafsanktion für die Nichtbenützung des Sicherheitsgurtes eingeführt haben. In der Bundesrepublik Deutschland wird die Einführung eines "Verwarnungsgeldes" erwogen. Strafsanktionen bestehen derzeit in Belgien, Dänemark, der Deutschen Demokratischen Republik, Finnland, Frankreich, Griechenland, Irland, Jugoslawien, Luxemburg, den Niederlanden, Norwegen, Portugal, Schweden, in der Schweiz, in Spanien, in der Tschechoslowakei, in Ungarn, Bulgarien, Großbritannien, Liechtenstein und in der UDSSR. Dazu kann festgestellt werden, daß die Einführung einer mit Strafsanktion verbundenen Gurtenanlegepflicht die Anlegequote signifikant ansteigen ließ: In Belgien von 17 % auf 85 %, in Dänemark von 14 % bzw. 34 % (im Ortsgebiet und auf Freilandstraßen) auf 79 % bzw. 85 %, in Frankreich von 37 % auf 78 %, in den Niederlanden von 11 % bzw. 24 % auf 58 % bzw. 75 % und in Schweden von 36 % auf 79 %.

Da der Sinn der Verwendung des Gurtes außer Diskussion steht und der Nutzen einer Strafsanktion zur Erzielung einer höheren Ansurtequote, wie die erwähnten Beispiele anderer europäischer Länder zeigen, als erwiesen angesehen werden kann, wäre eine derartige Rechtsentwicklung auch für die Sicherheit der österreichischen Kraftfahrzeugbenützer von Nutzen. Der zu erwartende

Sicherheitsgewinn würde die Argumente, die gegen das Angurten in der öffentlichen Diskussion immer wieder vorgebracht werden, mehr als aufwiegen.

Die Verletzung der Gurtenanlegepflicht soll einen verwaltungsstrafrechtlichen Tatbestand darstellen. Dies wird durch Aufnahme dieser Verpflichtungen in den X. Abschnitt des KFG 1967 erreicht (neuer § 106a).

Der vorliegende Novellierungsentwurf geht davon aus, daß

- 1) die bestehenden zivilrechtlichen Regelungen unverändert aufrecht bleiben und
- 2) die strafbaren Tatbestände bzw. die Ausnahmen dieselben sind, wie die zivilrechtlich sanktionierten.

ad 1) Abgesehen davon, daß das allein zur Vollziehung berufene BMf Justiz bisher offenbar keine Veranlassung für eine Änderung gesehen hat, wäre zu bedenken, daß bei Aufhebung des Art. III/3. Nov. die Zivilgerichte frei wären, das Mitverschulden gemäß § 1304 ABGB auch auf andere Ersatzleistungen als Schmerzensgeld auszudehnen, wodurch z. B. die Hinterbliebenen nach einem wegen Nichtverwendung des Gurtes Getöteten eine Kürzung ihrer Unterhaltsansprüche hinnehmen müßten. Da der neue § 106a ein "Schutzgesetz" im Sinne des § 1311 ABGB darstellen wird, käme noch die Umkehr der Beweislast hinzu,

ad 2) Es muß schon derzeit damit gerechnet werden, daß OGH und VwGH bei der Auslegung einzelner Bestimmungen zu verschiedenen Ergebnissen kommen. Würde man diese, insbesondere die Ausnahmen verschieden fassen, gäbe es dann zivilrechtlich sanktionierte Fälle, welche aber nicht strafbar sind, und umgekehrt. Für die so herbeigeführte Rechtsunsicherheit wird aber beim Normadressaten kaum Verständnis gefunden werden.

Zu Artikel I  
-----

zu Z. 1:

§ 106a Abs. 1:

Vgl. Art. III/3. Nov. Abs. 1 - Da gemäß § 4 Abs. 5 in der Fassung der 7. Novelle Fahrzeuge, die nach dem 1.1.1984 als Type oder einzeln genehmigt wurden, auch für alle Hintersitze mit Sicherheitsgurten ausgerüstet sein müssen, erstreckt sich die Benützungsverpflichtung in diesem Fall auch auf die Fondspassagiere.

Gemäß § 1c Abs. 8a KDV gilt für die Gurten die Regelung Nr. 16, BGBl.Nr. 504/1980; diese betrifft nur Gurten für erwachsene Personen. Daher kann die Verpflichtung nur auf diesen Personenkreis abgestellt werden, weil es noch keine genehmigten oder genehmigungsfähigen Kindergurte gibt. Die Beförderung von Kindern auf den Vordersitzen ist ohnehin nur unter den im § 106 Abs. 1 a lit. d angeführten Sicherheitskäuteln zulässig. - Da die Anschaffung besonderer Kindergurte nur für das Fahrzeug der eigenen Eltern zugemutet werden könnte, wäre die Beförderung eines Kindes in einem andren Fahrzeug (Nachbarschaftshilfe, Taxi!) unzulässig. - Kinder unter 14 Jahren sind gemäß § 4 Abs. 1 VStG nicht strafbar, Jugendliche zwischen 14 und 18 Jahren nur bei mangelnder Reife. Hier ergibt sich nun das Problem, daß ein Jugendlicher zwar geistig reif genug sein kann, die Notwendigkeit des Angurtens einzusehen, aber er noch nicht die Körpergröße erlangt hat, den Gurt richtig zu benützen (Schrägband verläuft über den Hals). Unter "erwachsener Person" wird also in der Regel auch ein Jugendlicher zu verstehen sein, der bereits eine Körpergröße erreicht hat, bei der ihm der Gurtgebrauch zugemutet werden kann.

§ 106a Abs. 2:

Vgl. Art. III/3. Nov. Abs. 2 - Das das KFG nur für Straßen mit öffentlichem Verkehr gilt, hat Z. 1 aus Art. III/3. Nov. Abs. 2 zu entfallen. - Siehe ferner Z. 2 oben.

- 5 -

§ 106a Abs. 3:

Da die Ausrüstungspflicht des § 4 Abs. 5 KFG nur für inländische Fahrzeuge gilt, muß die Regelung für ausländische Fahrzeuge auf die tatsächliche Ausrüstung abgestellt werden.

§ 106a Abs. 4:

Gemäß Abs. 2 Z. 2 befreit eine bestimmte Körpergröße oder eine schwerste körperliche Beeinträchtigung von der Gurtenpflicht. Ob diese Ausnahmen gegeben sind, wäre vom einschreitenden Exekutivorgan bzw. von der ein Strafverfahren durchführenden Behörde zu beurteilen. Um unnötige Anzeigen und Strafverfahren zu vermeiden, soll daher die Behörde auf Antrag der Person, die die Ausnahme in Anspruch nehmen will, nach Einholung eines ärztlichen Gutachtens feststellen, ob die Voraussetzungen tatsächlich vorliegen. Dabei wird aber restriktiv vorzugehen sein; so kann etwa die Benützung eines Dreipunktegurtes auf dem Lenkersitz, nicht aber auf dem Beifahrersitz unzumutbar sein (z.B. bei Personen mit einem Herzschrittmacher oder einer transplantierten Niere), ferner kann die Unzumutbarkeit auch von der Lage des oberen Verankerungspunktes eines solchen Gurtes abhängen, nämlich ob der Gurt über der Halsschlagader zu liegen kommt. - Für solche Ausnahmebestätigungen, an deren internationaler Vereinheitlichung im Rahmen der CEMT gearbeitet wird, gibt es bereits ausländische Vorbilder.

zu Z. 2 (§ 134 Abs. 3):

Siehe § 50 Abs. 1 VStG 1950. Durch die Aufnahme dieses Tatbestandes soll es ermöglicht werden, Organstrafverfügungen bis zu 300,-- S (statt bis zu 100,-- S) einzuheben.

- 6 -

Die Antragsteller gehen davon aus, daß im Zuge der Ausschußberatungen über Form und Höhe der Verwaltungsstrafen noch das Einvernehmen mit allen Fraktionen zu finden sein wird. Da bei den angestrebten Maßnahmen der erzieherische Erfolg im Vordergrund stehen soll, wird angestrebt, daß sich der Strafrahmen jedenfalls in der Größenordnung zwischen 100,- und 300,- Schilling zu bewegen hat.

zu Z. 3 (§ 134 Abs. 1 lit. 1):

Da die Beurteilung der körperlichen Beschaffenheit, welche von der Gurtpflicht befreit, ausschließlich in den Bereich der Medizin fällt, soll die Vollziehung des § 106a Abs. 5 im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Gesundheit und Umweltschutz erfolgen.