

314 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XVI. GP

Bericht

des Verkehrsausschusses

über die Anträge (75/A und 76/A) der Abgeordneten Prechtl, Hintermayer und Genossen, jeweils betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967 geändert wird (8. Kraftfahrzeuggesetz-Novelle)

Die Abgeordneten Prechtl, Hintermayer und Genossen haben am 15. Dezember 1983 zwei — titelgleiche — Initiativanträge eingebracht. Der Antrag 75/A sieht die Einführung einer Strafsanktion für die Nichteinhaltung der Verpflichtung zum Anlegen der Sicherheitsgurten vor, während der Antrag 76/A die Einführung einer Strafsanktion für die Verletzung der Verpflichtung zum Tragen des Sturzhelmes zum Gegenstand hat.

Der Verkehrsausschuß hat die erwähnten Anträge in seiner Sitzung am 17. Jänner 1984 erstmalig in Verhandlung gezogen und einstimmig beschlossen, zur Vorbehandlung derselben einen Unterausschuß einzusetzen, dem von der Sozialistischen Partei Österreichs die Abgeordneten Brennstener, Ing. Hobl, Kuba, Prechtl und Windsteig, von der Österreichischen Volkspartei die Abgeordneten Dkfm. Gorton, Hietl, Dkfm. DDr. König, Landgraf und Pischl sowie von der Freiheitlichen Partei Österreichs der Abgeordnete Hintermayer angehörten.

Zum Obmann des Unterausschusses wurden Abgeordneter Prechtl, zum Obmann-Stellvertreter Abgeordneter Dkfm. Gorton, und zum Schriftführer Abgeordneter Ing. Hobl gewählt.

Der Unterausschuß hat die Vorlagen in seinen Sitzungen am 17. Jänner, 14. Feber, 14. März, 25. April, 2. Mai und 5. Juni 1984 unter Beiziehung von Sachverständigen gemäß § 40 der Geschäftsordnung der Vorbehandlung unterzogen, konnte jedoch keinen Gesamtkonsens erzielen.

Am 5. Juni 1984 hat der Verkehrsausschuß die beiden Anträge neuerlich in Verhandlung genommen. Nach einer Debatte, an der sich die Abgeord-

neten Dkfm. DDr. König, Ing. Hobl, Dkfm. Gorton, Mag. Kabas, Hietl, Keller, Helmut Stocker, Pischl und Windsteig sowie der Ausschußobmann Abgeordneter Prechtl und Bundesminister für Verkehr Lausacker beteiligten, hat der Ausschuß auf Grund eines Abänderungsantrages der Abgeordneten Prechtl und Hintermayer, durch den die Initiativanträge 75/A und 76/A zu einem gemeinsamen Gesetzestext zusammengefaßt wurden, mit Mehrheit beschlossen, dem Nationalrat die Annahme des angeschlossenen Gesetzentwurfes zu empfehlen.

Ein Antrag des Abgeordneten Dkfm. DDr. König wurde abgelehnt.

Ferner hat der Ausschuß einstimmig zwei von den Abgeordneten Prechtl und Hintermayer eingebrachte Entschließungsanträge angenommen.

Zu dem nunmehr vorliegenden Entwurf traf der Verkehrsausschuß folgende Feststellungen:

In rechtlich-legistischer Hinsicht wird bemerkt, daß die mit den beiden Initiativanträgen angestrebte Strafbarkeit der Verletzung der Gurten-(Helm-)Tragepflicht eine Weiterentwicklung der bereits seit acht bzw. sieben Jahren bestehenden, bloß zivilrechtlich abgesicherten Verpflichtung darstellt. Der Ausschuß vermeint daher, daß zur Verwirklichung der Ziele der Initiativanträge die neuen Vorschriften in Konsequenz als Parallelbestimmungen des Verwaltungsrechtes an die Zivilrechtsvorschriften der 3. bzw. 4. KFG-Novelle angeschlossen werden sollten.

Die Besonderheit der vorgesehenen Strafsanktion liegt aber auch in ihrer Zweckbestimmung, die sich von anderen Verwaltungsübertretungen (auch von herkömmlichen Tatbeständen mit geringem Schuldgehalt im Bereiche der Verkehrssicherheit) unterscheidet. Die Sanktionierung der Verletzung der Gurten-(Helm-)Tragepflicht erfolgt nämlich hier vor allem deshalb, weil damit der Selbst-

schutz (Herabsetzung des Verletzungs- und Tötungsrisikos) der Benützer von Gurt bzw. Helm verbessert werden kann. Der Schutz anderer Personen, wie er etwa in dem durch die Sicherheitsgurte bewirkten gegenseitigen Schutz der Fahrzeuginsassen vor dem Aufeinanderprallen bei Zusammenstößen besteht, tritt demgegenüber in den Hintergrund. Auch statistisch gibt es gewisse Anhaltspunkte dafür, daß Gurt bzw. Helm in außerordentlich hohem Maß dem Schutz ihrer Benützer dienen, der Schutz anderer Personen oder Rechtsgüter dagegen von sehr geringer Bedeutung ist:

Zwar fehlt es bisher an einer umfassenden österreichischen Untersuchung zu diesem Thema, doch lag dem Ausschuss die Dokumentation des Kuratoriums für Verkehrssicherheit „Sicherheitsgurten — Strafsanktionen“ aus 1983 vor, wonach es (Kapitel 4.1) nur in 22 Prozent aller Unfälle, bei denen zumindest zwei Personen im Fahrzeug waren, zu Kollisionen „von Mensch zu Mensch“ kam (der durchschnittliche Besetzungsgrad von Personenkraftwagen liegt bei 1,4 Personen).

Die vorgesehene Strafsanktion ist daher allein durch den Zweck des Selbstschutzes des Gurt- oder Helmbenützers motiviert, wobei es weniger auf den Einzelfall als auf den quantitativen Gesamterfolg ankommt.

Im Hinblick auf diese qualitative Neuartigkeit des Tatbestandes scheint es dem Ausschuss geboten, auch bei der verwaltungsstrafrechtlichen Sanktionierung auf die Besonderheiten des Regelungsgegenstandes Bedacht zu nehmen:

Der Beanstandete soll — abweichend von § 50 VStG 1950 — in jedem Fall der Betretung einen Anspruch besitzen, eine Organstrafverfügung „angeboten“ zu bekommen, d.h. behördliche Strafverfügungen und Straferkenntnisse soll es nur für den Fall der Weigerung geben, den Strafbetrag zu zahlen oder den Beleg im Sinne des § 50 Abs. 6 VStG 1950 entgegenzunehmen.

Nach Beobachtung der Unfallentwicklung der letzten Jahre ist der Ausschuss bezüglich der Helmpflicht zur Auffassung gelangt, daß diese jedenfalls auch auf Motorfahräder („Mopeds“) ausgedehnt werden sollte.

Zu Art. I Z 1 (Art. III Abs. 2 Z 6 der 3. KFG-Novelle):

Die Ausnahme von der Gurtragepflicht für den Lehrenden bei Schul- und Übungsfahrten ist insbesondere im Hinblick auf die Verwendung von Automatikgurten nicht mehr gerechtfertigt.

Zu Art. I Z 2:

Zu Art. III Abs. 4 der 3. KFG-Novelle:

Neben dem hier geregelten Feststellungsverfahren, für welches das Bundesministerium für

Gesundheit und Umweltschutz einheitliche Richtlinien zu erlassen haben wird, kann im Einzelfall die Unzumutbarkeit des Gurtragens aus physischen Gründen auch sonst durch geeignete Mittel (ärztliches Attest usw.) dargetan werden. Hierbei wird auch das subjektive Empfinden der Partei im Rahmen ihrer körperlichen Verfassung entsprechend zu berücksichtigen sein.

Zu Art. III Abs. 5 der 3. KFG-Novelle:

Wegen des verminderten Schuldgehaltes dieser hauptsächlich dem Selbstschutz dienenden Vorschrift wird eine Bestrafung nur bei Anhaltung durch ein Exekutivorgan (§ 97 Abs. 5 StVO; siehe auch Art. III), und nur in Form einer Organstrafverfügung erfolgen: Das einschreitende Organ der Straßenaufsicht muß daher den Beanstandeten auffordern, die Geldstrafe einer Organstrafverfügung zu zahlen oder einen Erlagschein (§ 50 Abs. 2 VStG) entgegenzunehmen. Wenn die Zahlung oder die Annahme des Erlagscheines verweigert wird, ist Anzeige an die Behörde zu erstatten. In dem dann durchzuführenden Verfahren — in der Regel mit einer Strafverfügung gemäß § 47 VStG — soll eine entsprechende Obergrenze die Durchsetzbarkeit dieser Vorschrift gewährleisten. — Die den Behörden und Exekutivorganen im § 21 VStG eingeräumte Möglichkeit des Absehens von der Strafe bzw. von der Erstattung der Anzeige bei Vorliegen der dort angeführten Voraussetzungen bleibt unberührt. — Bezüglich der im Art. III Abs. 2 Z 2 der 3. KFG-Novelle angeführten Entschuldigungsgründe der „ganz geringen Gefahr“ bzw. der „besonderen Verkehrslage“ stellt der Ausschuss fest, daß diese bei auf der Straße zu verrichtenden Tätigkeiten, wie etwa Schneeräumung, Mülleinsammlung usw., gegeben sein werden.

Zu Art. III Abs. 6 der 3. KFG-Novelle:

Da § 123 KFG — wie auch alle anderen Vorschriften des KFG — hier nicht anzuwenden ist, sind die zur Vollziehung berufenen Behörden genau zu bezeichnen.

Zu Art. I Z 3 (Art. V Abs. 2 der 3. KFG-Novelle):

Ergänzung der Vollzugsbestimmungen hinsichtlich des Verwaltungsrechtes.

Zu Art. II Z 2 (Art. IV Abs. 2 Z 2 der 4. KFG-Novelle):

Langsames Rückwärtsfahren, welches eine Ausnahme von der Helmtragepflicht rechtfertigt, ist für einspurige Krafträder nicht denkbar.

Zu Art. III (§ 97 Abs. 5 StVO):

Nach der derzeitigen Rechtslage darf ein Exekutivbeamter ein Fahrzeug nur wegen den Lenker betreffenden Amtshandlungen anhalten. Nunmehr

314 der Beilagen

3

ist es denkbar, daß sich eine Amtshandlung ausschließlich gegen eine beförderte Person richtet. Beispiel: Der Lenker trägt Gurt/Helm, der Beifahrer aber nicht.

Zu Art. IV:

Da damit gerechnet werden muß, daß noch zahlreiche Motorradbenützer keinen Sturzhelm besitzen, muß eine Übergangspflicht eingeräumt werden. Diese muß für Motorfahräder entsprechend länger sein. Der jeweils 1. Jänner bietet auch den Vorteil, daß der Stichtag nicht in die Zweiradsaison fällt.

Helmut Stocker
Berichterstatler

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuß den Antrag, der Nationalrat wolle

1. dem angeschlossenen Gesetzentwurf die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen, •/1
2. die beigedruckten Entschlüsse annehmen. •/2
•/3

Wien, 1984 06 05

Prechtl
Obmann

/1

Bundesgesetz vom XXXXXX, mit dem die 3. und 4. Kraftfahrzeuggesetz-Novelle sowie die Straßenverkehrsordnung 1960 (11. Straßenverkehrsordnungsnovelle) geändert werden

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel I

Die 3. Kraftfahrzeuggesetz-Novelle, BGBl. Nr. 352/1976, wird geändert wie folgt:

1. Im Art. III Abs. 2 wird der Beistrich am Ende der Z 5 durch einen Punkt ersetzt, und die Z 6 entfällt.

2. Im Art. III werden nach dem Abs. 2 als neue Abs. 3 bis 6 angefügt:

„(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 3 angeführte schwerste körperliche Beeinträchtigung vorliegt; § 67 Abs. 2 erster Satz KFG 1967 gilt sinngemäß. Die Feststellung hat sich je nach den Ergebnissen des Ermittlungsverfahrens auf das Vorliegen einer allgemeinen Unmöglichkeit des bestimmungsgemäßen Gebrauches eines Sicherheitsgurtes oder der Unmöglichkeit bei Benützung 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.

(5) Wer

- a) als Lenker eines Kraftfahrzeuges oder
- b) als mit einem Kraftfahrzeug beförderte Person

die im Abs. 1 erster Satz angeführte Verpflichtung nicht erfüllt, begeht, wenn dies bei einer Anhaltung gemäß § 97 Abs. 5 StVO 1960 festgestellt wird, eine Verwaltungsübertretung, welche mit einer Organstrafverfügung gemäß § 50 VStG 1950 mit einer Geldstrafe von 100 S zu ahnden ist. Wenn die Zahlung des Strafbetrages oder die Entgegen-

nahme eines zur postalischen Einzahlung des Strafbetrages geeigneten Beleges verweigert wird (§ 50 Abs. 6 vierter Satz VStG 1950), ist von der Behörde eine Geldstrafe bis zu 300 S, im Falle der Uneinbringlichkeit eine Freiheitsstrafe bis zu 24 Stunden, zu verhängen.

(6) Für die Vollziehung der Abs. 4 und 5 ist in erster Instanz die Bezirksverwaltungsbehörde, im örtlichen Wirkungsbereich einer Bundespolizeibehörde diese, und in zweiter Instanz der Landeshauptmann zuständig; § 105 StVO 1960 bleibt unberührt.“

3. Der Art. V Abs. 2 hat zu lauten:

„(2) Mit der Vollziehung des Art. III Abs. 1 bis 3 ist der Bundesminister für Justiz, mit der Vollziehung des Art. III Abs. 4 bis 6 der Bundesminister für Verkehr betraut; dieser hat hinsichtlich des Art. III Abs. 4 das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Gesundheit und Umweltschutz zu pflegen.“

Artikel II

Die 4. Kraftfahrzeuggesetz-Novelle, BGBl. Nr. 615/1977, zuletzt geändert mit dem Bundesgesetz BGBl. Nr. 362/1982, wird geändert wie folgt:

1. Im Art. IV Abs. 1 hat der erste Satz zu lauten:

„Der Lenker eines einspurigen Kraftfahrzeuges und eine mit einem solchen Fahrzeug beförderte Person sind je für sich zum bestimmungsgemäßen Gebrauch eines Sturzhelmes verpflichtet.“

2. Im Art. IV Abs. 2 Z 2 entfallen die Worte „oder langsamen Rückwärtsfahren“.

3. Im Art. IV werden nach dem Abs. 2 als neue Abs. 3 bis 6 angefügt:

„(3) Der Zulassungsbesitzer hat, sofern er der Dienstgeber des Lenkers ist, diesem und einer in seinem Interesse beförderten Person einen geeigneten Sturzhelm beizustellen.

(4) Wenn die im Abs. 2 Z 3 angeführte Unmöglichkeit aus anderen Gründen als der Kopfgröße vorliegt, hat die Behörde dies auf Antrag festzustellen; § 67 Abs. 2 erster Satz KFG 1967 gilt sinngemäß. Die Feststellung ist zu befristen, wenn ange-

nommen werden kann, daß eine körperliche Beeinträchtigung nicht dauernd in vollem Umfang gegeben sein wird. Über die Feststellung ist eine Bestätigung auszustellen.

(5) Wer

- a) als Lenker eines Kraftfahrzeuges oder
- b) als mit einem Kraftfahrzeug beförderte Person

die im Abs. 1 erster Satz angeführte Verpflichtung nicht erfüllt, begeht, wenn dies bei einer Anhaltung gemäß § 97 Abs. 5 StVO 1960 festgestellt wird, eine Verwaltungsübertretung, welche mit einer Organstrafverfügung gemäß § 50 VStG 1950 mit einer Geldstrafe von 100 S zu ahnden ist. Wenn die Zahlung des Strafbetrages oder die Entgegennahme eines zur postalischen Einzahlung des Strafbetrages geeigneten Beleges verweigert wird (§ 50 Abs. 6 vierter Satz VStG 1950), ist von der Behörde eine Geldstrafe bis zu 300 S, im Falle der Uneinbringlichkeit eine Freiheitsstrafe bis zu 24 Stunden, zu verhängen.

(6) Für die Vollziehung der Abs. 3 bis 5 ist in erster Instanz die Bezirksverwaltungsbehörde, im örtlichen Wirkungsbereich einer Bundespolizeibehörde diese, und in zweiter Instanz der Landeshauptmann zuständig; § 105 StVO bleibt unberührt.“

4. Der Art. VII Abs. 3 hat zu lauten:

„(3) Mit der Vollziehung des Art. IV Abs. 1 und 2 ist der Bundesminister für Justiz, mit der Vollziehung des Art. IV Abs. 3 bis 6 der Bundesminister für Verkehr betraut; dieser hat hinsichtlich des Art. IV Abs. 4 das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Gesundheit und Umweltschutz zu pflegen.“

Artikel III

Die Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159, zuletzt geändert mit dem Bundesgesetz BGBl. Nr. 174/1983, wird wie folgt geändert:

Im § 97 Abs. 5 hat der erste Satz zu lauten:

„Die Organe der Straßenaufsicht sind berechtigt, durch deutlich sichtbare Zeichen Fahrzeuglenker zwecks Lenker- oder Fahrzeugkontrolle oder anderer den Fahrzeuglenker oder eine beförderte Person betreffenden Amtshandlungen zum Anhalten aufzufordern.“

Artikel IV

(1) Dieses Bundesgesetz tritt unbeschadet des Abs. 2 mit 1. Juli 1984 in Kraft.

(2) Art. II Z 1 und 3 hinsichtlich des Art. IV Abs. 3 und 5 der 4. Kraftfahrzeuggesetz-Novelle tritt für Motorräder mit 1. Jänner 1985, für Motorfahräder mit 1. Jänner 1986 in Kraft.

(3) Verordnungen auf Grund dieses Bundesgesetzes können von dem seiner Kundmachung folgenden Tag an erlassen werden; sie treten frühestens mit den betreffenden Bestimmungen in Kraft.

Artikel V

(1) Die Vollziehung der Art. I und II bestimmt sich nach Art. V der 3. Kraftfahrzeuggesetz-Novelle bzw. nach Art. VII der 4. Kraftfahrzeuggesetz-Novelle.

(2) Mit der Vollziehung des Art. III ist der Bundesminister für Verkehr betraut, soweit die Vollziehung nicht den Ländern zusteht und insoweit den Landesregierungen obliegt.

/2

EntschlieÙung

Da nicht völlig ausgeschlossen werden kann, daß durch den gesetzlich vorgeschriebenen Gebrauch des Sicherheitsgurtes bzw. des Sturzhelmes Schäden an der Person des Benützers entstehen, die ohne den bestimmungsgemäÙen Gebrauch nicht oder nicht in dieser Schwere eingetreten wären, soll den so Geschädigten, gleichgültig, ob sie den Gurt bzw. Helm auf Grund gesetzlichen Zwangs oder freiwillig benützt haben, daraus kein Nachteil entstehen.

Der Bundesminister für Justiz wird daher ersucht, im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen die Einbeziehung solcher Unfälle — sofern kein haftpflichtiger Schädiger vorhanden ist — in den Anwendungsbereich des Bundesgesetzes über den erweiterten Schutz der Verkehrsoffer, BGBl. Nr. 322/1977, zu prüfen und dem Nationalrat eine entsprechende Regierungsvorlage zuzuleiten.

/3

EntschlieÙung

Der Nationalrat hat trotz Einföhrung der Verwaltungsstrafsanktion keineswegs seine prinzipielle Einstellung geändert, daß bei der Durchsetzung der Gurt/Helm-Pflicht erzieherische Momente im Vordergrund stehen sollen. Das war einer der Gründe für das absolut und relativ niedrige Strafmaß oder der Sonderregelung der notwendigen Anhaltung für eine Bestrafung.

Der Nationalrat setzt weiterhin seine Hoffnung auf größtmögliche Einsicht der durch dieses Gesetz nunmehr angesprochenen Verkehrsteilnehmer, daß

vor allen anderen Erwägungen die mögliche drastische Verminderung der Verletzungsschwere nach Unfällen und damit der Schutz der Einzelperson Beweggrund für die Regelung war.

Der Nationalrat ersucht daher den Bundesminister für Verkehr, etwa zwei Jahre nach dem Inkrafttreten einen Erfahrungsbericht vorzulegen, damit der Nationalrat beraten kann, ob die jetzt beschlossenen Maßnahmen die erhofften Auswirkungen gebracht haben.