

226 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XVII. GP

Bericht des Verkehrsausschusses

über den Antrag 75/A der Abgeordneten Pischl, Ing. Hobl und Genossen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967 geändert wird (Kraftfahrzeuggesetz-Novelle 1987)

und

über den Antrag 100/A der Abgeordneten Strobl, Pischl und Genossen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967 geändert wird (11. KFG-Novelle)

Die gegenständlichen Initiativanträge, die am 5. bzw. 25. Juni 1987 im Nationalrat eingebracht wurden, wurden dem Verkehrsausschuß zugewiesen. Der Verkehrsausschuß hat beide Anträge in seiner Sitzung am 30. Juni 1987 in Verhandlung gezogen. Als Berichterstatter zum Antrag 75/A fungierte der Abgeordnete Helmut Wolf, als Berichterstatter über den Antrag 100/A der Abgeordnete Pischl.

Gemäß § 41 Abs. 4 der Geschäftsordnung wurde beschlossen, der Debatte und Abstimmung den Antrag 75/A zu Grunde zu legen.

Von den Abgeordneten Pischl und Strobl wurde ein Abänderungsantrag gestellt, durch den der wesentliche Inhalt des Initiativantrages 100/A in die gegenständliche Novelle aufgenommen wird. Einen weiteren Abänderungsantrag stellten die Abgeordneten Mag. Geyer und Probst.

Nach der Debatte, an der sich außer dem Berichterstatter die Abgeordneten Strobl, Mag. Geyer, Dipl.-Kfm. Dr. Keimel, Probst, Pischl, Hintermayer und Reicht sowie der Ausschußobmann Abgeordneter Schmölz und der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Dipl.-Ing. Dr. Streicher beteiligten, wurde der Initiativantrag 75/A in der Fassung des Antrages der Abgeordneten Pischl und Strobl einstimmig angenommen. Der Antrag der Abgeordneten Mag. Geyer und Probst fand nicht die Mehrheit des Ausschusses.

Der Antrag 100/A der Abgeordneten Strobl, Pischl und Genossen ist als miterledigt anzusehen.

Zu dem vom Ausschuß angenommenen Gesetzentwurf wird bemerkt:

1. Zu Z 2 (§ 122 a):

Allgemeines

Die Ausbildungsvorschriften für die künftige Ausbildung von Berufskraftfahrern sehen vor, daß im 3. Lehrjahr Lehrfahrten mit Lkw und Anhängern durchgeführt werden. Zu diesem Zweck müssen im KFG 1967 entsprechende Regelungen geschaffen werden, welche die Durchführung solcher Lehrfahrten ab dem vollendeten 17. Lebensjahr ermöglichen.

Zu den einzelnen Bestimmungen

Zu Abs. 1:

Die Bestimmung regelt die näheren Voraussetzungen für die Erteilung des sogenannten „Lehrfahrausweises“.

Zu Abs. 2:

Lehrfahrten dürfen nur unter Aufsicht einer entsprechend geeigneten Person durchgeführt werden. Als solche kommen nur der Besitzer einer Fahrlehrerberechtigung oder ein besonders qualifizierter Berufskraftfahrer in Betracht.

Zu Abs. 3:

Hier werden die näheren Voraussetzungen über die Erteilung der Auszubildnerbewilligung an besonders qualifizierte Berufskraftfahrer geregelt.

Zu Abs. 4:

Die theoretische Ausbildung und die praktische Grundausbildung sollen grundsätzlich in einer Fahrschule erfolgen. Sofern ein Ausbildungsbetrieb

aber über die gleichen sachlichen und personellen Voraussetzungen verfügt wie eine Fahrschule, soll auch er die Lehrlinge des eigenen Betriebes ausbilden können. Ob diese Voraussetzungen gegeben sind, wird im Bewilligungsverfahren geprüft.

Zu Abs. 5:

Erst nach Absolvierung der praktischen Grundausbildung dürfen Lehrfahrten auch mit Fahrzeugen, die keine Fahrschulfahrzeuge sind, durchgeführt werden. Damit soll eine möglichst umfassende praxisgerechte Fahrausbildung ermöglicht werden.

Zu Abs. 6:

Da Lehrfahrten nur unter Aufsicht erfolgen dürfen, hat diese Aufsichtsperson auch nach den gebotenen Möglichkeiten auf die Fahrweise Einfluß zu nehmen und Unfällen vorzubeugen.

Zu Abs. 7:

Das Mindestalter für die Ausbildung muß entsprechend herabgesetzt werden.

Zu Abs. 8:

Die neuen Regelungen sollen auch für jene Stellen gelten, die von Gesetzes wegen Lenker ausbilden dürfen, wie Bahn und Post.

Zu Abs. 9:

In einer Verordnung werden die Einzelheiten über die besondere Qualifikation des Berufskraftfahrers, der eine Auszubildnerbewilligung anstrebt, über die Anforderungen an die Ausbildungsfahrzeuge (Mindestgewicht usw.) und über die Grundausbildung festzulegen sein.

2. Zu Z 3 (§ 134 Abs. 3 a):

Der Verwaltungsgerichtshof hat mit Erkenntnis vom 28. Jänner 1983, 82/02/0214, ausgesprochen, daß in einem Straferkenntnis bei der Bezeichnung der Tat grundsätzlich auch die Angabe der Zeit und des Ortes der Begehung zu erfolgen hat. Es gehört nämlich zu den selbstverständlichen Grundsätzen eines jeden Strafverfahrens, daß die zur Last gelegte Tat so eindeutig umschrieben wird, daß kein Zweifel darüber bestehen kann, wofür der Täter bestraft worden ist, und daß verhindert werden soll, daß er etwa wegen derselben Handlung nochmals zur Verantwortung gezogen wird.

Dem Schaublatt des Fahrtschreibers läßt sich zwar leicht der Zeitpunkt einer Geschwindigkeitsüberschreitung, nicht jedoch der Ort entnehmen.

Dies bedeutet, daß sowohl der Ort der Begehung als auch die für diesen örtlich zuständige Behörde erster Instanz nicht ermittelt werden können, weshalb allfälligen Strafbescheiden von vornherein Rechtswidrigkeit anhaftet. Damit kann aber dieses

für Schwerfahrzeuge vorgeschriebene Gerät als Beweismittel für ein Strafverfahren, wenn überhaupt, nur unter Aufwendung hoher Kosten herangezogen werden, wodurch eine wirksame Bekämpfung von Geschwindigkeitsüberschreitungen, welche aus Gründen der Verkehrssicherheit und zur Vermeidung übermäßiger Lärmbelastigung dringend geboten ist, in Frage gestellt ist. Durch die hier vorgenommene Fiktion des Tatortes kann auf Grund der Aufzeichnungen auf dem Schaublatt ein Strafverfahren eingeleitet werden, der Lenker kann wegen dieser Tat nicht ein zweites Mal bestraft werden, und es wird auch die Schwierigkeit der Feststellung vermieden, im Gebiet welcher Behörde die Tat begangen wurde.

Die Notwendigkeit der Abweichung von § 44 a VStG in der vom VwGH angewendeten Auslegung ergibt sich daraus, daß damit auch Übertretungen erfaßt werden können, die im fließenden Verkehr begangen werden, ohne daß der Täter betreten werden kann (weil zB — wie insbesondere auf Autobahnen — eine Anhaltung des Fahrzeuges nicht oder nur unter Gefährdung der einschreitenden Organe und anderer Verkehrsteilnehmer erfolgen kann). Da es sich hier um eine für Verkehrsdelikte spezifische Art der Begehung von Übertretungen handelt, ist die vorgeschlagene Regelung im Hinblick auf die Eigenart der Materie unverzichtbar und daher im Vorbehalt des Art. 11 Abs. 2 B-VG gedeckt und stellt sich als unerläßliches Mittel für eine wirksame Verkehrsüberwachung dar.

Diese Fiktion soll jedoch nicht gelten, wenn die Geschwindigkeitsübertretung im Ausland erfolgte, wohl aber, wenn sie auf dem Weg von einer noch auf ausländischem Gebiet liegenden österreichischen Grenzabfertigungsstelle zur Staatsgrenze (§ 134 Abs. 1 zweiter Satz) begangen wurde.

Diese Vorschrift gilt nur dann, wenn das Schaublatt des Fahrtschreibers im Zuge einer Kontrolle auf der Straße abgenommen wird; sie könnte bei Einsichtnahme in ein gemäß § 103 Abs. 4 dritter Satz KFG aufbewahrtes Schaublatt nicht angewendet werden. Dieser Bestimmung unterliegen auch ausländische Lastkraftwagen. Jedenfalls werden damit Lastkraftwagen und Omnibusse folgender Staaten erfaßt: Belgien, BRD, Finnland, Frankreich, Irland, Italien, Jugoslawien, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Rumänien, Schweden, Schweiz und ČSSR.

Der Ausschuß geht davon aus, daß bei Vollziehung dieser Bestimmung nur erhebliche Geschwindigkeitsüberschreitungen, dh. um mehr als 10 km/h, mit Geldstrafen gehandelt werden.

Weiters stellt der Ausschuß fest, daß die Einführung der Möglichkeit, Aufzeichnungen der Schaublätter von Fahrtschreibern zur Feststellung einer Geschwindigkeitsüberschreitung auf Autobahnen heranziehen zu können, nur einen ersten Schritt

darstellt. Über eine Ausdehnung dieser Regelung auf andere Straßen sollen weitere Verhandlungen geführt werden. Bis dahin wird geprüft werden, ob und inwieweit die Kontrolle der Fahrtschreiber den Verkehrsfluß auf den engeren Bundesstraßen beeinträchtigt.

Zu Z 4 (§ 134 Abs. 4):

Durch die Neufassung des § 37 a Abs. 2 VStG gemäß BGBl. Nr. 176/1983 ist die Einhebung einer vorläufigen Sicherheit auch zulässig bei „Personen, die auf frischer Tat betreten werden und bei denen eine Strafverfolgung offenbar unmöglich oder

wesentlich erschwert sein wird“. Um auch diesen Fall zu umfassen, genügt der bloße Hinweis auf § 37 a VStG.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuß somit den Antrag, der Nationalrat wolle dem angeschlossenen Gesetzesentwurf die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen. %

Wien, 1987 06 30

Helmut Wolf
Berichterstatter

Schmölz
Obmann

/.

Bundesgesetz vom XXXXXX 1987, mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967 geändert wird (11. Kraftfahrzeuggesetz-Novelle)

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel I

Das Kraftfahrzeuggesetz 1967, BGBl. Nr. 267, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. XXXXXX, wird geändert wie folgt:

1. In § 108 Abs. 1 hat das Zitat zu lauten:

„§§ 119 bis 122 a“.

2. Nach § 122 wird eingefügt:

„Lehrfahrten

§ 122 a. (1) Personen, die in einem Lehrverhältnis zur Ausbildung als Berufskraftfahrer stehen, ist auf Antrag die Durchführung von Lehrfahrten zu bewilligen, wenn sie

1. das 17. Lebensjahr vollendet haben,
2. zum Lenken von Fahrzeugen der Gruppen, für die eine Lenkerberechtigung angestrebt wird,
 - a) die erforderliche geistige und körperliche Reife,
 - b) die erforderliche geistige und körperliche Eignung besitzen und
 - c) die theoretische Lenkerprüfung (§ 70 Abs. 2) bestanden haben.

§ 65 Abs. 2 gilt sinngemäß. Über die erteilte Bewilligung ist dem Antragsteller ein Ausweis (Lernfahrausweis) auszustellen; hinsichtlich des Lernfahrausweises gilt § 102 Abs. 5 sinngemäß. Die Bewilligung ist zu entziehen oder einzuschränken, wenn ihre Voraussetzungen nicht oder nicht mehr gegeben sind; § 73 gilt sinngemäß. Personen, denen eine Bewilligung zur Durchführung von Lehrfahrten erteilt wurde, darf eine Bewilligung zur Durchführung von Übungsfahrten (§ 122) nicht erteilt werden.

(2) Der Lehrberechtigte im Sinne des Berufsausbildungsgesetzes, BGBl. Nr. 142/1969, hat dafür zu sorgen, daß der Besitzer einer Bewilligung gemäß Abs. 1 Kraftfahrzeuge nur lenkt, wenn er von einem Ausbildner begleitet wird. Der Ausbildner muß entweder im Besitz einer entsprechenden

Fahrlehrerberechtigung (§ 117) oder einer behördlichen Bewilligung sein. Diese Bewilligung darf nur besonders geeigneten Berufskraftfahrern erteilt werden.

(3) Die Bewilligung für den Ausbildner ist schriftlich zu erteilen. Sie ist zu entziehen oder einzuschränken, wenn ihre Voraussetzungen nicht oder nicht mehr gegeben sind; § 73 gilt sinngemäß. Sie erlischt, wenn ihrem Besitzer die Lenkerberechtigung entzogen wurde. Die Erteilung der Bewilligung ist im Führerschein zu vermerken, ebenso eine Einschränkung. Im Falle der Entziehung oder des Erlöschens ist dieser Vermerk zu streichen.

(4) Die theoretische Ausbildung und die praktische Grundausbildung haben in einer Fahrschule zu erfolgen; der Landeshauptmann kann jedoch Betriebe zu dieser Ausbildung auf Antrag ermächtigen, die über die im § 110 Abs. 1 lit. a angeführten sachlichen Voraussetzungen sowie über ein dem § 116 bzw. § 117 entsprechendes Lehrpersonal verfügen. Diese Bewilligung erstreckt sich nur auf die Ausbildung von Lehrlingen gem. Abs. 1 des eigenen Betriebes.

(5) Für Lehrfahrten dürfen während der Grundausbildung nur Fahrzeuge verwendet werden, die den Vorschriften über Schulfahrzeuge (§ 112 Abs. 3) entsprechen. Auf anderen Fahrzeugen dürfen Lehrfahrten erst durchgeführt werden, wenn der Lehrling die Grundausbildung absolviert hat und die Ausbildungseinrichtung bestätigt, daß die Vermittlung über die Grundkenntnisse der Fahrzeugbeherrschung (§ 70 Abs. 3 lit. b) erfolgt ist. Bei Lehrfahrten sind die Fahrzeuge in sinngemäßer Anwendung des § 122 Abs. 5 erster und zweiter Satz zu kennzeichnen, wobei anstelle des Wortes „Übungsfahrt“ das Wort „Lehrfahrt“ zu verwenden ist.

(6) Für die Durchführung von Lehrfahrten gilt § 114 Abs. 4 sinngemäß. Bei Lehrfahrten mit anderen Fahrzeugen als Schulfahrzeugen gilt § 114 Abs. 4 Z 4 mit der Maßgabe, daß der Ausbildner nach den gebotenen Möglichkeiten durch Einflußnahme Unfällen vorzubeugen hat.

(7) Die theoretische Ausbildung darf erst begonnen werden, wenn der Bewerber das 16. Lebensjahr, die praktische Ausbildung erst, wenn er das

17. Lebensjahr vollendet hat; § 108 Abs. 2 zweiter Satz ist nicht anzuwenden. § 70 Abs. 7 gilt sinngemäß, jedoch ohne zeitliche Beschränkung.

(8) Abs. 1 bis 3, 5 bis 7 gelten sinngemäß für die im § 120 angeführte Ausbildung.

(9) Durch Verordnung können nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, die näheren Bestimmungen über

- a) die Voraussetzungen für die Erteilung der im Abs. 2 angeführten Bewilligung,
 - b) die Beschaffenheit der für die Lehrfahrten zu verwendenden Kraftfahrzeuge und Anhänger und
 - c) die Grundausbildung
- festgesetzt werden.“

3. Im § 134 wird nach dem Abs. 3 als neuer Abs. 3 a eingefügt:

„(3 a) Zur Feststellung einer Überschreitung einer ziffernmäßig festgesetzten Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen können auch Aufzeichnungen der Schaublätter von Fahrtschreibern herangezogen werden. Dabei gilt der Ort der Aushändi-

gung des im Fahrtschreiber eingelegten Schaublattes gem. § 102 Abs. 1 dritter Satz, zweiter Halbsatz als Ort der Begehung der Übertretung, wenn

- a) die Übertretung mit dem Fahrtschreiber festgestellt wurde und
 - b) aus dem Schaublatt ersichtlich ist, daß sie nicht früher als drei Stunden vor seiner Aushändigung begangen wurde;
- wurden in dieser Zeit mehrere derartige Übertretungen begangen, so sind sie als eine Übertretung zu ahnden. § 2 Abs. 1 VStG 1950 bleibt unberührt.“

4. Im § 134 lautet der Abs. 4:

„(4) Beim Verdacht einer Übertretung der Vorschriften dieses Bundesgesetzes oder der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen kann im Sinne des § 37 a VStG 1950 als vorläufige Sicherheit ein Betrag bis 10 000 S festgesetzt werden.“

Artikel II

Mit der Vollziehung des Art. I ist der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betraut.