

205 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates XII. GP.

10. 11. 1970

Regierungsvorlage

Bundesgesetz vom XXXXXXXXXXXX
XXX, mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967 ab-
geändert wird (Kraftfahrzeuggesetz-Novelle 1970)

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel I

Das Kraftfahrzeuggesetz 1967, BGBl. Nr. 267, in
der Fassung der Kundmachung BGBl. Nr. 240/
1970 wird abgeändert wie folgt:

1. Im § 2 hat die Z. 4 zu lauten:

„4. Krafttrad ein Kraftfahrzeug mit zwei
Rädern oder ein Kraftfahrzeug mit drei Rädern
und einem Eigengewicht von nicht mehr als
400 kg;“.

2. Im § 2 sind in der Z. 10 vorletzte Zeile,
in der Z. 11 vorletzte und letzte Zeile und in
der Z. 12 vorletzte Zeile jeweils die Worte:
„höchsten zulässigen“ zu streichen.

3. Im § 2 Z. 20 sind in der 3. Zeile an Stelle
der Worte „3500 kg“ die Worte zu setzen:
„5000 kg“.

4. Im § 2 Z. 28 1. Zeile ist an Stelle des
Wortes „Kraftwagen“ das Wort zu setzen:
„Kraftfahrzeug“.

5. Im § 4 ist nach dem Abs. 2 als neuer Abs. 2 a
einzufügen:

„(2 a) Kraftwagen, außer Sattelzugfahrzeugen,
Zugmaschinen der Klassen I und II, Motorkarren
und selbstfahrenden Arbeitsmaschinen sowie An-
hänger außer Anhängerarbeitsmaschinen und
Nachläufern müssen, soweit mit ihnen auf gerader
waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Ge-
schwindigkeit von 25 km/h überschritten werden
kann oder darf und der hinterste Punkt des
Fahrzeuges mehr als 1 m über die hinterste
Achse hinausragt und wenn dies nicht mit dem
durch die Bauart und Ausrüstung des Fahrzeuges
bestimmten Verwendungszweck unvereinbar ist,

hinten das Unterfahren des Fahrzeuges durch
andere Kraftfahrzeuge verhindernde widerstands-
fähige Aufbau- oder Rahmenteile oder Stoß-
stangen haben.“

5 a. Im § 4 ist nach dem Abs. 2 a als neuer
Abs. 2 b einzufügen:

„(2 b) Kraftfahrzeuge und Anhänger müssen
so gebaut und ausgerüstet sein, daß zum Betrieb
des Fahrzeuges oder seiner Einrichtungen Kraft-
stoffe ohne gefährlichen Gehalt an Bleiverbin-
dungen (§ 11 Abs. 3) verwendet werden können.“

6. Im § 4 Abs. 6 Z. 3 ist

A. an Stelle der lit. a zu setzen:

„a) bei Kraftfahrzeugen und Anhän-
gern, ausgenommen Sattelanhän-
ger und Gelenkkraftfahrzeuge .. 12 m,“.

B. die lit. b zu streichen.

7. Im § 4 Abs. 7 haben die lit. a bis c zu
lauten:

„a) bei Fahrzeugen mit zwei
Achsen, ausgenommen Sattel-
anhänger 16.000 kg,

b) bei Fahrzeugen mit mehr als
zwei Achsen, ausgenommen
Sattelanhänger 22.000 kg,

c) bei Gelenkkraftfahrzeugen .. 38.000 kg.“.

8. Im § 4 Abs. 9 ist am Ende an Stelle des
Punktes ein Strichpunkt zu setzen und als neue
lit. d einzufügen:

„d) die das Unterfahren des Fahrzeuges durch
andere Kraftfahrzeuge verhindernden Auf-
bau- oder Rahmenteile oder Stoßstangen
(Abs. 2 a).“

8 a. Im § 4 Abs. 10 ist am Ende der lit. f an
Stelle des Punktes ein Strichpunkt zu setzen und
als neue lit. g einzufügen:

„g) hinsichtlich der im Hinblick auf Abs. 2 b
erforderlichen Eigenschaften von Motoren.“

9. Im § 5 haben die Abs. 1 und 2 zu lauten:

„(1) Teile und Ausrüstungsgegenstände von
Kraftfahrzeugen und Anhängern, die für die

Verkehrs- und Betriebssicherheit von besonderer Bedeutung sind und die im Hinblick auf ihre Bauart und Wirkungsweise einer von der Prüfung des Fahrzeuges (§ 29 Abs. 4 und § 31 Abs. 3) getrennten Prüfung unterzogen werden müssen, dürfen unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 3 für Fahrzeuge, die für den Verkehr in Österreich bestimmt sind, nur dann feilgeboten oder verwendet werden, wenn sie den für sie geltenden Bestimmungen entsprechen und einer gemäß § 35 genehmigten Type angehören. Das gleiche gilt für das Feilbieten von Sturzhelmen für Kraftfahrer.

(2) Durch Verordnung ist nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, festzusetzen, welche Teile und Ausrüstungsgegenstände für die Verkehrs- und Betriebssicherheit von besonderer Bedeutung sind und im Hinblick auf ihre Bauart und Wirkungsweise einer von der Prüfung des Fahrzeuges getrennten Prüfung unterzogen werden müssen.“

10. Im § 6 hat der Abs. 8 zu entfallen.

11. Im § 7 Abs. 1 hat der letzte Satz zu lauten:

„Räder von Kraftfahrzeugen, mit denen auf gerader, waagrechtter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden kann, und Räder von Anhängern, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden darf, müssen mit ausreichenden Radabdeckungen wie Kotflügeln und dergleichen versehen sein.“

11 a. Im § 11 ist am Beginn der Überschrift einzufügen: „Kraftstoffe.“

11 b. Im § 11 sind am Ende als neue Abs. 3 und 4 anzufügen:

„(3) Für den Betrieb von Kraftfahrzeugen und Anhängern oder ihrer Einrichtungen feilgebotene Kraftstoffe dürfen Bleiverbindungen nur enthalten, wenn und insoweit die bei der Verbrennung des Kraftstoffes entstehenden Abgase die Luft nicht in gesundheitsschädlichem Ausmaß verunreinigen.

(4) Durch Verordnung ist, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, der Gehalt an Bleiverbindungen (Abs. 3) festzusetzen, der bei Kraftstoffen nicht überschritten werden darf.“

12. Im § 14 Abs. 1 ist am Ende des 7. Satzes an Stelle des Punktes ein Strichpunkt zu setzen und anzufügen:

„die äußersten Punkte der Lichtaustrittsflächen der Scheinwerfer für Abblendlicht dürfen nicht mehr als 40 cm vom äußersten Rand des Fahrzeuges entfernt sein.“

13. Im § 14 hat der Abs. 2 zu entfallen.

14. Im § 14 hat der Abs. 3 zu lauten:

„(3) Kraftwagen müssen vorne mit zwei Begrenzungsleuchten ausgerüstet sein, mit denen weißes Licht ausgestrahlt und dadurch anderen Straßenbenützern das Fahrzeug erkennbar gemacht und das richtige Abschätzen seiner Breite ermöglicht werden kann (Begrenzungslicht); mit ihnen darf jedoch gelbes Licht ausgestrahlt werden können, wenn sie mit Scheinwerfern eine gemeinsame Lichtaustrittsfläche haben, mit denen gelbes Licht ausgestrahlt werden kann. Begrenzungsleuchten müssen in gleicher Höhe und in gleichem Abstand von der Längsmittlebene des Fahrzeuges und so angebracht sein, daß die äußersten Punkte ihrer Leuchtflächen nicht mehr als 40 cm vom äußersten Rand des Fahrzeuges und die obersten Punkte ihrer Leuchtflächen nicht mehr als 120 cm über der Fahrbahn liegen. Begrenzungsleuchten müssen Licht ausstrahlen, wenn die im Abs. 1 angeführten Scheinwerfer sowie Nebelscheinwerfer, Breitstrahler und Teilfernlichtscheinwerfer Licht ausstrahlen.“

15. Im § 14 Abs. 4 hat der letzte Satz zu lauten:

„Sie müssen Licht ausstrahlen, wenn die im Abs. 1 angeführten Scheinwerfer sowie Nebelscheinwerfer, Breitstrahler, Teilfernlichtscheinwerfer und Begrenzungsleuchten Licht ausstrahlen; dies gilt jedoch nicht, wenn mit den Scheinwerfern optische Warnzeichen abgegeben werden.“

16. Im § 14 Abs. 5 ist am Ende des 4. Satzes an Stelle des Punktes ein Strichpunkt zu setzen und nach diesem anzufügen:

„die obersten Punkte der Lichteintrittsflächen dieser Rückstrahler dürfen nicht höher als 90 cm über der Fahrbahn liegen.“

17. Im § 14 Abs. 6 hat der 2. Halbsatz des 2. Satzes und der Strichpunkt vor diesem zu entfallen.

18. Im § 14 Abs. 7 ist in der 3. Zeile an Stelle der Worte „Abs. 2“ zu setzen: „Abs. 3“.

19. Im § 14 Abs. 8 sind in der 12. Zeile die Worte „(Abs. 2), Stadtleuchten“ zu streichen.

20. Im § 15 Abs. 1 lit. a ist an Stelle des 2. Satzes zu setzen:

„Sie dürfen auch mit besonderen Scheinwerfern für das Fernlicht und für das Abblendlicht ausgerüstet sein. Abblendlicht darf nur mit einem, Fernlicht mit nicht mehr als zwei Scheinwerfern ausgestrahlt werden können.“

21. Im § 15 Abs. 1 lit. b ist in der vorletzten Zeile an Stelle der Worte „Stadt- und“ zu setzen: „Begrenzungs- und die“.

22. Im § 16 Abs. 2 ist an Stelle des 1. Satzes zu setzen:

„Anhänger müssen vorne mit zwei nicht dreieckigen Rückstrahlern ausgerüstet sein, mit denen im Licht eines Scheinwerfers weißes oder gelbes Licht rückgestrahlt werden kann und die so am äußersten Rand des Fahrzeuges angebracht sind, daß anderen Straßenbenützern dessen größte Breite erkennbar gemacht werden kann. Anhänger, deren größte Breite 1,6 m übersteigt, müssen mit Begrenzungsleuchten (§ 14 Abs. 3) ausgerüstet sein; die äußersten Punkte ihrer Lichtaustrittsflächen dürfen nicht mehr als 15 cm vom äußersten Rand des Fahrzeuges entfernt sein. Begrenzungsleuchten sind jedoch nicht für Anhänger erforderlich, die zur Verwendung im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes bestimmt sind und mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden darf.“

23. Im § 18 Abs. 2 hat der 1. Satz zu lauten:

„Motorräder und Motorräder mit Beiwagen müssen nur mit einer Bremsleuchte (Abs. 1) ausgerüstet sein, mit der beim Betätigen der auf das Hinterrad wirkenden Bremse rotes Licht ausgestrahlt wird.“

24. Im § 18 Abs. 2 hat die lit. e zu lauten:

„e) selbstfahrenden Arbeitsmaschinen, mit denen auf gerader, waagrechtter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden kann.“

25. Im § 19 Abs. 1 hat der 2. Halbsatz des dritten Satzes zu lauten:

„eine zusätzliche Schaltung, durch die alle Blinkleuchten zugleich ein- und ausschaltbar sind, ist jedoch für eine Pannenwarnvorrichtung und für eine Warnvorrichtung an Fahrzeugen, die für Schülertransporte (§ 106 Abs. 6 2. Satz) bestimmt sind, zum Schutz ein- und aussteigender Schüler sowie an Mannschaftstransportfahrzeugen (§ 2 Z. 29) zum Schutz auf- und absitzender Mannschaft zulässig.“

26. Im § 19 Abs. 2 hat der letzte Satz zu lauten:

„Sie müssen gleich weit und mindestens 30 cm, bei Krafträdern und bei Zugmaschinen, mit denen auf gerader, waagrechtter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden kann, mindestens 15 cm von der Längsmittlebene des Fahrzeuges entfernt sein.“

27. Im § 20 Abs. 1 ist

A. an Stelle der lit. d zu setzen:

„d) bei Fahrzeugen, die zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Militärstreife bestimmt sind, bei Feuerwehrfahrzeugen und Fahrzeugen des Rettungsdienstes im Besitz von Gebietskörperschaften oder der österreichischen Gesellschaft vom Roten Kreuz sowie bei Fahrzeugen der Post- und Telegraphenverwaltung, die für die Entstörung von Richtfunk- und Koaxialkabelanlagen bestimmt sind, Scheinwerfer und Leuchten mit blauem Licht oder blauem Drehlicht und Leuchten mit gelbrotem Drehlicht;“

B. am Ende der lit. e an Stelle des Punktes ein Strichpunkt zu setzen und als neue lit. f anzufügen:

„f) bei Fahrzeugen der Post- und Telegraphenverwaltung, die ausschließlich oder vorwiegend für den Fernmeldebau- und Fernmeldeerhaltungsdienst bestimmt sind, bei Fahrzeugen die ausschließlich oder vorwiegend für den Eisenbahnbauendienst öffentlicher Schienenbahnen bestimmt sind, sowie für Heeresfahrzeuge, die ausschließlich oder vorwiegend für den Fernsprechaudienst, zum Ziehen von Anhängern, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht die im § 4 Abs. 7 angeführten Höchstgrenzen wesentlich übersteigt oder zum Abschleppen von Fahrzeugen bestimmt sind, Leuchten mit gelbrotem Drehlicht.“

28. Im § 20 Abs. 2 hat der 3. Satz zu lauten: „An mehrspurigen Kraftfahrzeugen außer Motorrädern mit Beiwagen und Motordreirädern mit nur einem Vorderrad dürfen nur zwei, an einspurigen Kraftfahrzeugen, Motorrädern mit Beiwagen und Motordreirädern, deren größte Breite 1 m nicht überschreitet, nur ein Nebelscheinwerfer oder Breitstrahler angebracht sein.“

29. Im § 20 Abs. 2 hat der 6. Satz zu lauten:

„Nebelschlußleuchten dürfen nur an mehrspurigen Fahrzeugen außer Motorrädern mit Beiwagen und Motordreirädern, deren größte Breite 1 m nicht überschreitet, angebracht sein.“

30. Im § 20 hat der Abs. 4 zu lauten:

„(4) Andere als die im § 14 Abs. 1 bis 7, in den §§ 17 bis 19 und in den Abs. 1 bis 3 angeführten Scheinwerfer, Leuchten und Rückstrahler oder andere Lichtfarben dürfen nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes an Kraftfahrzeugen und Anhängern angebracht werden und nur, wenn der Antragsteller hierfür einen dringenden beruflichen oder wirtschaftlichen Bedarf

glaubhaft macht. Diese Bewilligung ist nach Maßgabe der Bestimmungen der Abs. 5 bis 7 zu erteilen, wenn die Verkehrs- und Betriebssicherheit dadurch nicht beeinträchtigt wird. Sie erlischt, wenn das Fahrzeug nicht mehr für die im Bewilligungsbescheid angeführte besondere Verwendung bestimmt ist.“

31. Im § 20 hat der Abs. 5 zu lauten:

„(5) Scheinwerfer und Leuchten mit blauem Licht oder blauem Drehlicht dürfen bei nicht unter Abs. 1 lit. d fallenden Fahrzeugen nur bewilligt werden, wenn ihre Verwendung im öffentlichen Interesse gelegen ist und dagegen vom Standpunkt der Verkehrs- und Betriebssicherheit keine Bedenken bestehen und nur für Fahrzeuge, die zur Verwendung bestimmt sind:

- a) ausschließlich oder vorwiegend für Feuerwehren,
- b) für den öffentlichen Hilfsdienst,
- c) für den Rettungsdienst,
- d) für den ärztlichen Notdienst von Gebietskörperschaften, Ärztekammern oder Sozialversicherungsträgern oder
- e) für die Leistung dringender ärztlicher Hilfe durch praktische Ärzte in verkehrsreichen Gebieten, in denen kein mit einem Arzt besetzter Rettungsdienst und kein ärztlicher Notdienst gemäß lit. d zur Verfügung stehen. Vor der Entscheidung über einen Antrag auf Erteilung der Bewilligung ist eine Stellungnahme der Ärztekammer zur Frage der Notwendigkeit der Erteilung dieser Bewilligung einzuholen.“

32. Im § 21 hat in der 1. Zeile das Wort „Mehrspurige“ zu entfallen.

33. Im § 22 Abs. 1 hat der 2. Satz zu lauten:

„Die Vorrichtung zum Abgeben von akustischen Warnzeichen muß außer bei Krafträdern mit einem Eigengewicht von nicht mehr als 100 kg auch bei stillstehendem Motor, jedoch nicht bei ausgeschalteter Zündung, wirksam betätigt werden können; dies gilt sinngemäß auch für Fahrzeuge mit Diesel- oder Elektromotor.“

34. Im § 22 Abs. 2 ist an Stelle des 2. Satzes zu setzen:

„Mit der Vorrichtung zum Abgeben von optischen Warnzeichen müssen gut wahrnehmbare, kurze Blinkzeichen mit mindestens zwei symmetrisch zur Längsmittellebene des Fahrzeuges liegenden Scheinwerfern, bei Motorrädern, Motorrädern mit Beiwagen sowie bei Motordreirädern, deren größte Breite 1 m nicht überschreitet, mit einem Scheinwerfer abgegeben werden können. Diese Vorrichtung muß nur bei laufendem Motor wirksam betätigt werden können.“

35. Im § 22 Abs. 4 ist an Stelle des 2. Satzes zu setzen:

„Die Bewilligung darf nur erteilt werden, wenn diese Vorrichtungen sonst den Bestimmungen des Abs. 1 dritter und vierter Satz entsprechen. Für die Erteilung der Bewilligung gilt § 20 Abs. 5 sinngemäß.“

36. Im § 22 hat der Abs. 6 zu lauten:

„(6) An den im § 20 Abs. 1 lit. d angeführten Fahrzeugen, an denen Scheinwerfer oder Leuchten mit blauem Licht oder blauem Drehlicht angebracht sind, dürfen Vorrichtungen zum Abgeben von Warnzeichen mit aufeinanderfolgenden, verschieden hohen Tönen außer der im Abs. 5 angeführten Tonfolge des Posthorns angebracht sein, wenn die Vorrichtungen sonst den Bestimmungen des Abs. 1 dritter und vierter Satz entsprechen.“

37. Im § 24 hat der Abs. 1 zu lauten:

„(1) Kraftfahrzeuge, mit denen auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 40 km/h überschritten werden kann, und Motorfahräder müssen mit einem geeigneten, im Blickfeld des Lenkers liegenden Geschwindigkeitsmesser ausgerüstet sein.“

38. Im § 24 Abs. 2 ist

A. an Stelle der lit. b zu setzen

„b) Mannschaftstransportfahrzeuge und Fahrzeuge mit Wasserwerfern (§ 3 Z. 3 des Waffengebrauchsgesetzes 1969, BGBl. Nr. 149), die zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Zollwache bestimmt sind, sowie Heeresmannschaftstransportfahrzeuge,“

B. in der lit. c am Anfang einzufügen:

„Feuerwehrfahrzeuge (§ 2 Z. 28) und“.

39. Im § 27 hat der Abs. 1 zu lauten:

„(1) Am Fahrzeug müssen der Name oder die Marke des Erzeugers und die Fahrgestellnummer, am Fahrzeugmotor die Motornummer, an Motorfahrädern überdies der Hubraum und das Zeichen „CM“ vollständig sichtbar und dauernd gut lesbar und unverwischbar angeschrieben oder zuverlässig angebracht sein.“

40. Im § 28 ist im Abs. 2 der zweite Satz zu streichen.

41. Im § 28 sind am Ende als neue Abs. 7 und 8 anzufügen:

„(7) Die Genehmigung und die Festsetzung des Genehmigungszeichens sind von der Behörde, die den Bescheid in letzter Instanz erlassen hat, von Amts wegen aufzuheben, wenn eine nach früheren Vorschriften genehmigte Type oder ein genehmigtes einzelnes Fahrzeug oder Fahrgestell

205 der Beilagen

5

nicht oder nicht mehr den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entspricht und die Verkehrssicherheit dadurch gefährdet wird.

(8) Die Genehmigung und die Festsetzung des Genehmigungszeichens sind von der Behörde, die den Bescheid in letzter Instanz erlassen hat, von Amts wegen aufzuheben, wenn Fahrzeuge oder Fahrgestelle als einer genehmigten Type zugehörig feilgeboten werden und dieser Type nicht entsprechen.“

42. Im § 35 Abs. 1 hat der letzte Satz zu entfallen.

43. Im § 35 hat der Abs. 2 zu lauten:

„(2) Bei der Genehmigung ist ein besonderes Genehmigungszeichen für die Type festzusetzen. Der jeweilige Erzeuger, bei ausländischen Erzeugern der jeweilige gemäß § 29 Abs. 2 Bevollmächtigte, hat dafür zu sorgen, daß das Genehmigungszeichen bei Teilen und Ausrüstungsgegenständen, deren Wirksamkeit unabhängig vom Fahrzeug beurteilt werden kann, auf dem Teil oder Ausrüstungsgegenstand selbst, bei anderen Teilen und Ausrüstungsgegenständen am Fahrzeug gut sichtbar und dauernd gut lesbar und unverwischbar angebracht ist. Das Genehmigungszeichen für eine Type darf nur für Teile, Ausrüstungsgegenstände, Aufbauten, Vorrichtungen und Sturzhelme dieser Type verwendet werden. Die Verwendung eines Zeichens, durch das eine Verwechslung mit einem festgesetzten oder einem ausländischen Genehmigungszeichen möglich ist, ist unzulässig.“

44. Im § 35 hat der Abs. 4 zu lauten:

„(4) Der Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie hat unbeschadet des Abs. 5 auf Antrag die ausländische Genehmigung oder Kennzeichnung einer Type von Teilen oder Ausrüstungsgegenständen von Kraftfahrzeugen oder Anhängern oder von Sturzhelmen für Kraftfahrer für die Dauer der Geltung dieser Genehmigung als einer inländischen gleichgestellt anzuerkennen, wenn der Genehmigung zu entnehmen ist, daß die Type den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entspricht und das ausländische Verfahren bei der Genehmigung und der Festsetzung des Genehmigungszeichens dem inländischen Verfahren gleichwertig ist. Für dieses Verfahren gelten die Bestimmungen des § 29 Abs. 2 und 3 sinngemäß.“

45. Im § 35 ist am Ende als Abs. 5 bis 7 anzufügen:

„(5) Die ausländische Genehmigung und die Kennzeichnung einer Type von Teilen oder Ausrüstungsgegenständen von Kraftfahrzeugen oder Anhängern oder von Sturzhelmen für Kraft-

fahrer gelten, wenn sie von Österreich auf Grund internationaler Vereinbarungen anzuerkennen sind, für die Dauer der Geltung der Genehmigung als einer inländischen Genehmigung und einem inländischen Genehmigungszeichen gleichgestellt.

(6) Typen von Teilen oder Ausrüstungsgegenständen von Kraftfahrzeugen oder Anhängern, die nicht zur Feilbietung oder Verwendung im Inland bestimmt sind und die den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen nicht entsprechen, sind auf Antrag zu genehmigen, wenn auf Grund internationaler Vereinbarungen für Österreich die Verpflichtung hiezu besteht und sie den Bestimmungen dieser Vereinbarungen entsprechen. Die Genehmigung darf nur unter der Bedingung erteilt werden, daß Teile oder Ausrüstungsgegenstände dieser Type nicht in Österreich im Einzelhandel feilgeboten werden. Wird eine Type von Teilen oder Ausrüstungsgegenständen genehmigt, die mit einfachen Mitteln ohne Hinzufügen neuer Bestandteile in einen diesem Bundesgesetz und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entsprechenden Zustand gebracht werden können, so darf die Genehmigung nur unter der Bedingung erteilt werden, daß sie in Österreich nur in dem diesem Bundesgesetz und den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entsprechenden Zustand im Einzelhandel feilgeboten werden.

(7) Durch Verordnung ist nach den Erfordernissen des Prüfungsvorganges die Anzahl von Mustern der Teile und Ausrüstungsgegenstände festzusetzen, die für die Prüfung vorzulegen sind. Die Muster sind ohne Anspruch auf Rückgabe oder Entschädigung zur Verfügung zu stellen.“

46. Im § 37 Abs. 2 ist am Ende an Stelle des Punktes ein Strichpunkt zu setzen und als neue lit. g einzufügen:

„g) bei einer Erklärung über die beabsichtigte Verwendungsbestimmung des Fahrzeuges im Sinne des § 54 Abs. 3 lit. b oder c, Abs. 3 a lit. b oder c oder Abs. 3 b die entsprechende vom Bundesministerium für Auswärtige Angelegenheiten für den Antragsteller ausgestellte Legitimationskarte.“

47. Im § 40 hat der Abs. 4 zu entfallen.

48. Im § 41 Abs. 2 hat die lit. b zu lauten:

„b) das Kennzeichen (§ 48) sowie das Datum der erstmaligen Zulassung,“.

49. Im § 41 Abs. 4 ist am Ende anzufügen:

„Mit der Ausstellung des neuen Zulassungsscheines verliert der alte Zulassungsschein seine Gültigkeit; er ist, sofern dies möglich ist, der Behörde unverzüglich abzuliefern.“

50. Im § 44 Abs. 1 hat die lit. c zu lauten:
 „c) der Versicherer des Fahrzeuges eine im § 61 Abs. 4 angeführte Anzeige erstattet hat und weder der Zulassungsbesitzer eine neue Versicherungsbestätigung vorgelegt noch ein Versicherer die Behörde verständigt hat, daß seine Verpflichtung zur Leistung hinsichtlich des Fahrzeuges besteht, oder“.
51. Im § 44 Abs. 2 ist
 A. am Ende der lit. d das Wort „oder“ zu streichen und ein Beistrich zu setzen,
 B. am Ende der lit. e der Punkt zu streichen und das Wort „oder“ anzufügen,
 C. nach der lit. e als neue lit. f anzufügen:
 „f) bei Fahrzeugen, die zur Verwendung zur gewerbsmäßigen Beförderung oder zur gewerbsmäßigen Vermietung ohne Beistellung eines Lenkers gemäß § 1 a Abs. 1 lit. b Z. 30 der Gewerbeordnung bestimmt sind, die in Betracht kommende Gewerbeberechtigung erloschen ist.“
52. Im § 44 Abs. 4 ist nach dem 1. Satz einzufügen:
 „Das gleiche gilt, wenn die Zulassung infolge Zeitablaufes erloschen ist.“
53. Im § 45 Abs. 5 haben in der 3. Zeile die Worte „höchste zulässige“ zu entfallen.
54. Im § 46 Abs. 3 haben in der 2. Zeile die Worte „höchste zulässige“ zu entfallen.
55. Im § 48 Abs. 1 sind in der 8. und 9. Zeile an Stelle der Worte „Zollwache oder der Steuerfahndung“ die Worte zu setzen: „Zollwache, der Steuerfahndung, der Österreichischen Bundesbahnen oder der Post- und Telegraphenverwaltung“.
56. Im § 49 Abs. 1 hat der 1. Satz zu lauten:
 „Die Behörde hat für ein von ihr zugewiesenes Kennzeichen, Überstellungskennzeichen oder Probefahrerkennzeichen die im Abs. 6 angeführten Kennzeichentafeln auszugeben.“
57. Im § 54 hat der Abs. 2 zu lauten:
 „(2) Das ausländischen Staatsoberhäuptern sowie den ausländischen diplomatischen Vertretungsbehörden und den Missionschefs auf Grund von Staatsverträgen oder allgemein anerkannten Regeln des Völkerrechtes zustehende Recht, ihre Hoheitszeichen zu führen, bleibt unberührt. Die Leiter konsularischer Vertretungen sind berechtigt, das Hoheitszeichen des Entsendestaates an Kraftfahrzeugen bei Dienstfahrten zu führen.“
58. Im § 54 hat der Abs. 3 zu lauten:
 „(3) Das Zeichen „CD“ (corps diplomatique) darf nur angebracht sein an Kraftfahrzeugen,
 a) die bei den ausländischen diplomatischen Vertretungsbehörden oder den internationalen Organisationen oder den Ständigen Vertretungen fremder Staaten bei den internationalen Organisationen in Österreich als Dienstfahrzeuge in Verwendung stehen,
 b) die zur Verwendung durch Mitglieder des diplomatischen Personals der ausländischen diplomatischen Vertretungsbehörden in Österreich bestimmt sind, sofern diese Personen nicht die österreichische Staatsbürgerschaft besitzen oder Ausländer oder Staatenlose sind, die in Österreich ständig ansässig sind, oder
 c) die zur Verwendung durch Angestellte diplomatischen Ranges internationaler Organisationen oder der Mitglieder diplomatischer Rechtsstellung der Ständigen Vertretungen fremder Staaten bei den internationalen Organisationen in Österreich oder der Gouverneure bei der internationalen Atomenergieorganisation oder den ihnen beigegebenen Beratern und Sachverständigen bestimmt sind, sofern diese Personen nicht die österreichische Staatsbürgerschaft besitzen oder Staatenlose sind, die in Österreich ständig ansässig sind.“
59. Im § 54 sind nach dem Abs. 3 als neue Abs. 3 a bis 3 c einzufügen:
 „(3 a) Das Zeichen „CC“ (corps consulaire) darf nur angebracht werden an Kraftfahrzeugen,
 a) die bei den ausländischen berufskonsularischen Vertretungsbehörden in Österreich als Dienstfahrzeuge in Verwendung stehen,
 b) die zur Verwendung durch ausländische Berufskonsuln in Österreich bestimmt sind, oder
 c) die zur Verwendung durch Leiter honorarkonsularischer Vertretungsbehörden fremder Staaten in Österreich bestimmt sind. Diese Berechtigung gilt jedoch nur für jeweils ein Kraftfahrzeug eines Leiters einer honorarkonsularischen Vertretungsbehörde.
 (3 b) Die Bestimmungen des Abs. 3 lit. b und c und Abs. 3 a lit. b gelten sinngemäß auch für die Fahrzeuge, die zur Verwendung durch die mit den dort angeführten Personen in gleichem Haushalt lebenden und eine gleichartige Rechtsstellung genießenden Familienangehörigen bestimmt sind.
 (3 c) Die Zeichen „CD“ und „CC“ müssen in der bei Kennzeichentafeln üblichen Art am Fahrzeug angebracht sein. Das Recht, diese Zeichen zu führen, ist in den Zulassungsschein einzutragen.“

205 der Beilagen

7

60. Im § 54 sind im Abs. 4 2. Zeile an Stelle der Worte „Abs. 1 und 3“ die Worte zu setzen „Abs. 1, 3 und 3 a“.

61. Im § 55 Abs. 2 ist am Ende anzufügen:
 „Die Behörde hat auf Antrag bei Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen und Krafträdern den Zeitpunkt für die erste Überprüfung des Fahrzeuges um zwei Jahre und für jede weitere Überprüfung um ein Jahr später festzusetzen, wenn für das Fahrzeug ein Gutachten eines gemäß § 57 Abs. 4 ermächtigten Vereines darüber vorgelegt wird, daß das Fahrzeug den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit entspricht und vom Standpunkt der Verkehrs- und Betriebssicherheit keine Bedenken bestehen. Das Gutachten darf jedoch nicht früher als ein Jahr vor dem für die Überprüfung fälligen Termin erstattet sein. Der Antrag muß spätestens einen Monat vor diesem Termin eingebracht sein.“

62. Im § 55 hat der Abs. 4 zu lauten:

„(4) Für die Überprüfung von Kraftfahrzeugen und Anhänger sind folgende Kostenbeiträge zu entrichten:

Für die Überprüfung

- | | |
|---|--------|
| a) eines Kraftwagens oder eines ausschließlich auf Rädern laufenden Sonderkraftfahrzeuges außer den in den lit. b und d angeführten. . . | 100 S |
| b) eines Lastkraftwagens, eines Sattelzugfahrzeuges oder eines ausschließlich auf Rädern laufenden Sonderkraftfahrzeuges mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3500 kg, eines Omnibusses oder einer Zugmaschine der Klasse III | 130 S |
| c) eines nicht ausschließlich auf Rädern laufenden Sonderkraftfahrzeuges | 150 S |
| d) eines Anhängers, eines Sonderanhängers, einer Zugmaschine der Klasse I oder II oder eines Motorkarrens | 40 S |
| e) eines Kraftrades | 30 S |
| f) eines Invalidenkraftfahrzeuges . . | 10 S.“ |

63. Im § 57 Abs. 3 hat der 3. Satz zu lauten:
 „Hiebei hat die Gebietskörperschaft, die den Aufwand der das Gutachten einholenden Behörde zu tragen hat, einer anderen Gebietskörperschaft, die den Aufwand für die zur Verfügung zu stellenden Einrichtungen zu tragen hat, für die Benützung der zur Verfügung gestellten Einrichtungen eine Aufwandsvergütung zu leisten.“

64. Im § 57 hat der Abs. 4 zu lauten:

„(4) Der Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie kann für bestimmte Gebiete Vereine, die hinreichend über hierzu geeignetes, die Voraussetzungen des § 125 Abs. 2 Z. 2 erfüllendes Personal und die erforderlichen Einrichtungen verfügen, zur Abgabe von Gutachten für die wiederkehrende Überprüfung ermächtigen, wenn durch eine Heranziehung dieser Vereine zur Abgabe dieser Gutachten in diesen Gebieten die wiederkehrende Überprüfung der Kraftfahrzeuge und Anhänger gemäß § 55 zweckmäßiger, rascher und einfacher durchgeführt werden kann.“

65. Im § 57 hat der Abs. 5 zu lauten:

„(5) Der Zulassungsbesitzer hat sein Fahrzeug zur Prüfung (Abs. 1) vorzuführen und den Typenschein oder den Bescheid über die Einzelgenehmigung vorzulegen. Er hat dafür zu sorgen, daß das zur Prüfung vorgeführte Fahrzeug geeignet ist.“

66. Im § 59 Abs. 3 ist an Stelle der 1. bis 3. Zeile zu setzen:

„(3) Die Versicherungssummen für die im Abs. 1 angeführte Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung müssen mindestens gleich hoch sein wie“.

67. Im § 59 hat der Abs. 4 zu entfallen.

68. Im § 59 ist am Ende als neuer Abs. 5 anzufügen:

„(5) Umfaßt die nach Abs. 1 geschlossene Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung auch Schadensereignisse auf Landflächen, die nicht Straßen mit öffentlichem Verkehr sind, so sind die besonderen Vorschriften des Versicherungsvertragsgesetzes 1958 über die Pflichtversicherung und der § 63 auch für diese Schadensereignisse anzuwenden.“

69. Im § 60 Abs. 2 ist

A. an Stelle des 1. Satzes zu setzen:

„Die Versicherungsbedingungen und der Tarif (Abs. 1) sind für die Zukunft unter Bedachtnahme auf die Betriebsgrundlagen und die durchschnittlichen Betriebsergebnisse der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung einschließlich der betriebswirtschaftlich gerechtfertigten, auf die einzelnen Prämiensätze nach einem einheitlichen Hundertsatz aufzuteilenden Verwaltungskosten der Versicherer durch Verordnung festzusetzen.“

B. in der Z. 3 an Stelle der lit. a und b zu setzen:

- a) von Angehörigen des Versicherten, denen er zur Zeit des Unfalles kraft Gesetzes unterhaltspflichtig ist und Unterhalt gewährt,

b) von gesetzlichen Vertretern des Versicherten, sofern dieser eine juristische Person oder eine Gesellschaft des Handelsrechtes ohne Rechtspersönlichkeit ist, und deren Angehörigen gemäß lit. a.“

C. in der Z. 3 an Stelle der lit. d zu setzen:

„d) wegen Beschädigung, Zerstörung oder Abhandenkommens des versicherten Fahrzeuges und der mit dem Fahrzeug beförderten Sachen mit Ausnahme der Sachen, die ein Fahrgast mit sich führt oder an sich trägt.“

D. in der Z. 3 die lit. e zu streichen.

E. in der Z. 4 an Stelle der lit. a zu setzen:

„a) die Verpflichtung, mit dem Fahrzeug nicht eine größere Anzahl von Personen zu befördern als jene, für welche die tarifmäßige Prämienberechnung erfolgt ist, sowie die Verpflichtung, das Fahrzeug nicht zu einem anderen als dem mit dem Versicherer vereinbarten Zweck zu verwenden, wenn für die Verwendung zu diesem anderen Zweck im Tarif eine höhere Prämie festgesetzt ist (§ 6 Abs. 1 des Versicherungsvertragsgesetzes 1958);“

70. Im § 60 ist am Ende als neuer Abs. 4 anzufügen:

„(4) Sieht der Tarif (Abs. 1) die Leistung eines Schadenersatzbeitrages durch den Versicherungsnehmer im Versicherungsfall vor, so gilt dieser Schadenersatzbeitrag für den Fall des Zahlungsverzuges als Prämie, auf die die §§ 38 und 39 des Versicherungsvertragsgesetzes 1958 sowie § 61 Abs. 3 bis 5 sinngemäß anzuwenden sind.“

71. Im § 62 hat der Abs. 7 zu lauten:

„(7) Der Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie kann Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen von der im Abs. 1 angeführten Verpflichtung befreien, wenn die Befriedigung von Ansprüchen geschädigter Dritter auf andere Weise gewährleistet ist.“

71 a. Im § 64 Abs. 3 hat der 1. Satz zu lauten:

„Eine Lenkerberechtigung für die Gruppen D und H sowie eine Berechtigung zum Lenken von Kraftfahrzeugen, die nach ihrer Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung von mehr als 1000 l gefährlicher, entzündbarer Flüssigkeiten bestimmt sind (§ 92 Abs. 2) und mit denen ausschließlich solche Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt über 55 ° C befördert werden (§ 68 Abs. 4), darf nur Personen erteilt werden, die das 24. Lebensjahr vollendet haben.“

72. Im § 65 Abs. 1 Z. 1 hat die Gruppe B zu lauten:

„Gruppe B: Kraftwagen zur Personenbeförderung mit nicht mehr als acht Plätzen außer dem Lenkerplatz oder Kraftwagen zur Güterbeförderung mit einem höchsten zulässigem Gesamtgewicht von nicht mehr als 3500 kg, auch wenn mit ihnen ein leichter Anhänger (§ 2 Z. 2) oder, sofern die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte beider Fahrzeuge 3500 kg nicht übersteigt, ein Anhänger gezogen wird, dessen höchstes zulässiges Gesamtgewicht das Eigengewicht des Zugfahrzeuges nicht übersteigt;“

73. Im § 65 Abs. 5 hat der 1. Satz zu lauten:

„Die Lenkerberechtigung für die Gruppe B berechtigt auch zum Lenken von Zugmaschinen, von selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und von ausschließlich auf Rädern laufenden Sonderkraftfahrzeugen, wenn das höchste zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeuges 3500 kg nicht übersteigt.“

73 a. Im § 65 Abs. 5 hat der vorletzte und letzte Satz zu lauten:

„Das Lenken eines Sattelkraftfahrzeuges mit einem Sattelanhänger, dessen höchstes zulässiges Gesamtgewicht 750 kg überschreitet, ist entsprechend dem höchsten zulässigen Gesamtgewicht des Zugfahrzeuges oder der Bestimmung des Fahrzeuges zur Beförderung gefährlicher Güter (§ 92) nur auf Grund einer Lenkerberechtigung für die Gruppen B und E, C und E, D und E oder H und E, wenn der Sattelanhänger nach seiner Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung von mehr als 1000 l gefährlicher, entzündbarer Flüssigkeiten bestimmt ist (§ 92 Abs. 2) und mit ihm ausschließlich solche Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt über 55 ° C befördert werden, nur auf Grund einer Lenkerberechtigung für die Gruppen H und E oder die Gruppen B und E, C und E oder D und E in Verbindung mit der im § 68 Abs. 4 angeführten Berechtigung zulässig. Das Ziehen von beladenen Anhängern, die zur Beförderung gefährlicher Güter bestimmt sind, mit Kraftfahrzeugen, die nicht in die Gruppe H fallen, ist nur auf Grund einer Lenkerberechtigung für die Gruppe H und erforderlichenfalls für die Gruppe E, das Ziehen von beladenen Anhängern, die nach ihrer Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung von mehr als 1000 l gefährlicher, entzündbarer Flüssigkeiten bestimmt sind (§ 92 Abs. 2) und mit denen ausschließlich solche Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt über 55 ° C befördert werden, mit Kraftfahrzeugen, die nicht in die Gruppe H fallen, ist nur auf Grund einer Lenkerberechtigung für die Gruppe H oder für die Gruppen B, C oder D in Verbindung mit der im § 68 Abs. 4 angeführten Berechtigung und erforderlichenfalls für die Gruppe E zulässig.“

205 der Beilagen

9

73 b. Im § 65 Abs. 6 ist nach dem ersten Satz einzufügen:

„Das Lenken von Kraftfahrzeugen, die nach ihrer Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung von mehr als 1000 l gefährlicher, entzündbarer Flüssigkeiten (§ 92 Abs. 2) bestimmt sind und mit denen ausschließlich solche Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt über 55° C befördert werden, ist nur auf Grund einer Lenkerberechtigung für die Gruppe H oder auf Grund einer Lenkerberechtigung für die Gruppe, in die das Fahrzeug fällt, in Verbindung mit der im § 68 Abs. 4 angeführten Berechtigung; das Ziehen von Anhängern dieser Art mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 750 kg ist überdies nur auf Grund einer Lenkerberechtigung für die Gruppe E zulässig.“

74. Im § 67 Abs. 4 hat der 1. Satz zu lauten:

„Personen, denen eine Lenkerberechtigung entzogen wurde, darf vor Ablauf der bei der Entziehung festgesetzten Zeit keine Lenkerberechtigung erteilt werden.“

75. Im § 67 Abs. 6 ist in der letzten Zeile an Stelle des Wortes „und“ das Wort zu setzen „oder“.

75 a. Im § 67 ist am Ende als neuer Abs. 9 anzufügen:

„(9) Die Berechtigung zum Lenken von Kraftfahrzeugen, die nach ihrer Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung von mehr als 1000 l gefährlicher, entzündbarer Flüssigkeiten bestimmt sind (§ 92 Abs. 2) und mit denen ausschließlich solche Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt über 55° C befördert werden, ist auf Antrag zu erteilen, wenn die im § 64 Abs. 3 erster Satz und § 68 Abs. 4 angeführten Voraussetzungen vorliegen; Abs. 1 zweiter Satz gilt sinngemäß.“

75 b. Im § 68 ist am Ende als neuer Abs. 4 anzufügen:

„(4) Die Berechtigung zum Lenken von Kraftfahrzeugen der Gruppe B, die nach ihrer Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung von mehr als 1000 l gefährlicher, entzündbarer Flüssigkeiten bestimmt sind (§ 92 Abs. 2) und mit denen ausschließlich solche Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt über 55° C befördert werden, darf nur Personen erteilt werden, die glaubhaft machen, daß sie mindestens zwei Jahre Kraftfahrzeuge der Gruppe B gelenkt haben. Die Berechtigung zum Lenken von Kraftfahrzeugen der Gruppe C, die nach ihrer Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung von mehr als 1000 l gefährlicher, entzündbarer Flüssigkeiten (§ 92 Abs. 2)

bestimmt sind und mit denen ausschließlich solche Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt über 55° C befördert werden, darf nur Personen erteilt werden, die glaubhaft machen, daß sie mindestens zwei Jahre Kraftfahrzeuge der Gruppe C oder mindestens ein Jahr Kraftfahrzeuge der Gruppe B und mindestens ein weiteres Jahr Kraftfahrzeuge der Gruppe C gelenkt haben.“

75 c. Im § 71 Abs. 1 ist am Ende anzufügen: „Als Bestätigung über die Berechtigung, Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung von mehr als 1000 l gefährlicher, entzündbarer Flüssigkeiten (§ 92 Abs. 2) bestimmt sind und mit denen ausschließlich solche Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt über 55° C befördert werden, zu lenken (§ 68 Abs. 4), ist entsprechend der jeweils in Betracht kommenden Gruppe der Vermerk „berechtigt, Kraftfahrzeuge der Gruppe B — Gruppe C —, die nach ihrer Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung von mehr als 1000 l gefährlicher, entzündbarer Flüssigkeiten bestimmt sind und mit denen ausschließlich solche Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt über 55° C befördert werden, zu lenken“ in den Führerschein einzutragen.“

75 d. Im § 77 Abs. 3 hat der letzte Satz zu lauten:

„Für die Erteilung der Heereslenkerberechtigung und die Ausstellung des Heeresführerscheines gelten die Bestimmungen der §§ 64 bis 66 und 68 bis 71 sinngemäß; eine Heereslenkerberechtigung für die Gruppen D und H sowie eine vom Bundesministerium für Landesverteidigung gemäß Abs. 1 zu erteilende Berechtigung zum Lenken von Heeresfahrzeugen, die nach ihrer Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung von mehr als 1000 l gefährlicher, entzündbarer Flüssigkeiten (§ 92 Abs. 2) bestimmt sind und mit denen ausschließlich solche Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt über 55° C befördert werden, darf jedoch auch Personen erteilt werden, die das 20. Lebensjahr vollendet haben.“

76. Im § 82 hat der Abs. 5 zu lauten:

„(5) Abmessungen, Gesamtgewichte und Achslasten sowie die Ladung von Fahrzeugen mit ausländischen Kennzeichen dürfen die im § 4 Abs. 6 bis 8, § 101 Abs. 1 und 5 und § 104 Abs. 9 erster und zweiter Satz festgesetzten Höchstgrenzen nicht überschreiten; das Verwenden solcher Fahrzeuge mit größeren Abmessungen oder höheren Gesamtgewichten oder Achslasten kann jedoch unter sinngemäßer Anwendung der Bestimmungen des § 40 Abs. 3 über die eingeschränkte Zulassung bewilligt werden,

wenn nach Art der Verwendung der Fahrzeuge vom Standpunkt der Verkehrs- und Betriebssicherheit keine Bedenken bestehen und öffentliche Interessen dafür sprechen.“

77. Im § 92 Abs. 1 5. Zeile ist an Stelle der Worte: „(CIM), BGBl. Nr. 30/1956“ zu setzen „(CIM), BGBl. Nr. 137/1967“.

78. Im § 99 hat der Abs. 2 zu lauten:

„(2) Läßt sich wegen der Beschaffenheit des Gutes, das befördert werden soll, oder wegen der am Fahrzeug angebrachten Geräte, zusätzlichen Aufbauten und Vorrichtungen zur Beförderung von Gütern oder aus zwingenden anderen Gründen nicht vermeiden, daß die vorgeschriebenen Scheinwerfer, Leuchten und Rückstrahler des Fahrzeuges verdeckt werden, so muß eine entsprechend wirksame Ersatzvorrichtung angebracht sein.“

79. Im § 99 Abs. 3 ist an Stelle des letzten Satzes zu setzen:

„Begrenzungslicht (§ 14 Abs. 3) darf nur bei ausreichender Straßenbeleuchtung verwendet werden. Bei Tag, außer bei den im Abs. 4 Z. I und II angeführten Arten der Sichtbehinderung, dürfen im Ortsgebiet optische Warnzeichen mit Fernlicht abgegeben werden.“

80. Im § 99 Abs. 4 3. Zeile ist an Stelle des Wortes „Stadtlicht“ das Wort zu setzen „Begrenzungslicht“.

81. Im § 99 hat der Abs. 5 zu lauten:

„(5) Bei Sichtbehinderung ist zu verwenden

I. bei Regen, Schneefall und dergleichen

1. bei Tag

- a) Fernlicht, unbeschadet des Abs. 3,
- b) Abblendlicht,
- c) Nebelscheinwerfer oder Breitstrahler oder
- d) Abblendlicht und Nebelscheinwerfer oder Breitstrahler;

2. während der Dämmerung und bei Dunkelheit

- a) Abblendlicht,
- b) Nebelscheinwerfer oder Breitstrahler oder
- c) Abblendlicht und Nebelscheinwerfer oder Breitstrahler;

II. bei Nebel

- a) Abblendlicht,
- b) Nebelscheinwerfer oder Breitstrahler oder
- c) Abblendlicht und Nebelscheinwerfer oder Breitstrahler.

Nebelscheinwerfer und Breitstrahler dürfen außer in den in Z. I und II angeführten Fällen

nur auf engen oder kurvenreichen Straßen, Nebelschlußleuchten nur in den in Z. I und II angeführten Fällen verwendet werden.“

82. Im § 100 Abs. 1 hat der 1. Halbsatz des 1. Satzes zu lauten:

„Als optische Warnzeichen dürfen nur kurze Blinkzeichen mit der im § 22 Abs. 2 angeführten Vorrichtung abgegeben werden;“

83. Im § 101 Abs. 7 sind in der viertletzten und drittletzten Zeile jeweils die Worte „höchsten zulässigen“ zu streichen.

84. Im § 102 Abs. 2 hat der letzte Satz zu lauten:

„Der Lenker darf Pannenwarnvorrichtungen nur einschalten, wenn das Fahrzeug stillsteht; dies gilt jedoch nicht für das Abgeben von optischen Notsignalen zum Schutz der persönlichen Sicherheit des Lenkers eines Platzkraftwagens (Taxi-Fahrzeuges).“

85. Im § 102 Abs. 5 ist an Stelle des 3. Satzes zu setzen:

„Im Falle der Anzeige des Verlustes eines oder mehrerer der in den lit. a bis e angeführten Dokumente hat die Behörde oder die nächste Dienststelle des öffentlichen Sicherheitsdienstes, bei der der Besitzer des in Verlust geratenen Dokumentes dies beantragt, diesem eine Bestätigung über die Verlustanzeige auszustellen. Die Bestätigung über die Verlustanzeige ersetzt die in den lit. b bis e angeführten Dokumente bis zur Ausstellung des neuen Dokumentes, jedoch nicht länger als eine Woche, die in der lit. a angeführten Dokumente vier Wochen, gerechnet vom Tage des Verlustes.“

85 a. Im § 102 ist nach dem Abs. 5 als neuer Abs. 5 a einzufügen:

„(5 a) Für den im § 103 Abs. 8 angeführten Nachweis gilt Abs. 5 zweiter Satz sinngemäß.“

85 b. Im § 103 ist am Ende als neuer Abs. 8 anzufügen:

„(8) Der Zulassungsbesitzer eines Fahrzeuges, das nach seiner Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung von mehr als 1000 l gefährlicher, entzündbarer Flüssigkeiten (§ 92 Abs. 2) mit einem Flammpunkt unter 55° C bestimmt ist, hat dafür zu sorgen, daß dem Lenker bei der im § 68 Abs. 4 angeführten Beförderung ein Nachweis über den Flammpunkt der beförderten Flüssigkeiten zur Verfügung gestellt wird.“

86. Im § 104 Abs. 1 ist der letzte Satz zu streichen.

205 der Beilagen

11

87. Im § 104 Abs. 8 lit. a letzte Zeile ist nach dem Wort „Ausnahmen“ das Wort einzufügen „hievon“.

88. Im § 104 ist am Ende als neuer Abs. 9 anzufügen:

„(9) Bei Kraftwagen mit Anhängern darf die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte dieser Fahrzeuge 38.000 kg nicht überschreiten. Die größte Länge von Kraftwagen mit Anhängern darf 18 m, von Sattelkraftfahrzeugen jedoch 15 m nicht überschreiten. Das Ziehen von Anhängern oder das Verwenden von Sattelkraftfahrzeugen ist, wenn die für die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte oder die für die größte Länge oder die für die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte und für die größte Länge festgesetzten Höchstgrenzen überschritten werden, nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes zulässig, in dessen örtlichem Wirkungsbereich die Anhänger gezogen oder die Sattelkraftfahrzeuge verwendet werden sollen. Die Bewilligung darf nur unter Vorschreibung der höchsten zulässigen Fahrgeschwindigkeit und, soweit dies nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit nötig ist, unter den entsprechenden Auflagen oder zeitlichen, örtlichen oder sachlichen Einschränkungen der Gültigkeit erteilt werden.“

89. Im § 105 Abs. 6 sind in der 7. Zeile die Worte „höchste zulässige“ zu streichen.

90. Im § 106 Abs. 2 2. Zeile ist nach dem Wort „Zugmaschinen“ ein Beistrich zu setzen und das Wort einzufügen „Motorkarren“.

91. Im § 106 Abs. 3 hat der erste Satz zu lauten:

„Bei der Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen und Anhängern darf unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 2 die bei der Genehmigung festgesetzte größte zulässige Anzahl der Personen, die mit dem Fahrzeug, und der Personen, die auf jeder einzelnen Sitzbank befördert werden dürfen (§ 28 Abs. 3 lit. c), nicht überschritten werden.“

92. Im § 106 Abs. 6 hat der letzte Satz zu lauten:

„Als Schülertransporte gelten Beförderungen von Schülern, die ihre allgemeine Schulpflicht durch den Besuch einer der im § 5 des Schulpflichtgesetzes, BGBl. Nr. 241/1962, angeführten Schule erfüllen, von und zu dieser Schule und zu ihren Schulveranstaltungen oder Beförderungen von Kindern, die einen Kindergarten besuchen, von und zu diesem Kindergarten und seinen Kindergartenveranstaltungen.“

93. Im § 107 hat der Abs. 1 zu lauten:

„(1) Auf Fahrten zu Orten eines dringenden Einsatzes mit im § 20 Abs. 1 lit. d oder Abs. 5 angeführten Fahrzeugen finden die Bestimmungen über die höchste zulässige Fahrgeschwindigkeit (§ 98) keine Anwendung, wenn mit den im § 20 Abs. 1 lit. d und Abs. 5 angeführten Scheinwerfern oder Leuchten blaues Licht ausgestrahlt wird.“

94. Im § 113 Abs. 1 ist am Ende des Absatzes anzufügen:

„Gilt die Fahrschulbewilligung nach dem Tod des Fahrschulbesitzers für den Ehegatten oder für Nachkommen ersten Grades weiter, so haben diese den Tod dem Landeshauptmann bekanntzugeben.“

95. Im § 118 Abs. 4 hat der 2. Halbsatz des 3. Satzes zu lauten:

„wurde die Prüfung ein zweites Mal nicht bestanden, so ist für die Wiederholung eine entsprechend längere Frist festzusetzen.“

96. Im § 124 Abs. 2 Z. 1 lit. a ist nach Streichung des Beistriches anzufügen:

„oder, wenn für die vor der Genehmigung gemäß § 35 einzuholenden Gutachten die Anzahl der Personen, bei denen diese Voraussetzungen gegeben sind, nicht ausreicht, erfolgreich bestandene Reifeprüfung an einer österreichischen Höheren technischen Lehranstalt maschinen- oder elektrotechnischer Richtung.“

97. Der § 129 Abs. 1 hat zu lauten:

„(1) Für die Gutachtertätigkeit zur Erstattung der von der Behörde nach dem III., V., VII., IX. und XI. Abschnitt eingeholten Gutachten gebührt, soweit es sich nicht um Sachverständige handelt, die dem Personalstand einer Gebietskörperschaft angehören und sich nicht im Ruhestand befinden, eine Vergütung für die Zeitversäumnis, die Mühewaltung und den Aufwand (Abs. 4)

- a) den gemäß § 124 bis § 127 bestellten Sachverständigen,
- b) den zur Abgabe eines im § 69 Abs. 1 angeführten Gutachtens herangezogenen Ärzten und
- c) den vom Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie gemäß § 57 Abs. 4 zur Abgabe von Gutachten für die Überprüfung von Kraftfahrzeugen und Anhängern ermächtigten Vereinen.

98. Im § 129 ist nach dem Abs. 3 als Abs. 3 a einzufügen:

„(3 a) Sachverständigen, die dem Personalstand einer Gebietskörperschaft angehören, gebührt,

sofern sie sich nicht bereits im Ruhestand befinden, keine Vergütung auf Grund dieses Bundesgesetzes. Ob und inwieweit diesen Sachverständigen für ihre Gutachtertätigkeit eine Vergütung gebührt, richtet sich nach den dienst- und besoldungsrechtlichen Vorschriften. Ob und inwieweit eine Gebietskörperschaft bei Sachverständigen, die dem Personalstand einer anderen Gebietskörperschaft angehören, dieser Ersatz für die diesen Sachverständigen ausgezahlten Vergütungen zu leisten hat, richtet sich nach den finanz- ausgleichsrechtlichen und landesgesetzlichen Vorschriften.

99. Im § 129 Abs. 4 6. und 7. Zeile sind die Worte „und die jeweils bestehenden wirtschaftlichen Verhältnisse“ zu streichen.

100. Im § 132 Abs. 1 ist in der 10. Zeile an Stelle des Wortes „zweiter“ das Wort zu setzen „dritter“.

101. Im § 132 ist am Ende als neuer Abs. 7 anzufügen:

„(7) Bei der Erlassung von Verordnungen auf Grund dieses Bundesgesetzes können, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend und sofern keine Bedenken vom Standpunkt der Verkehrs- und Betriebssicherheit bestehen, Fahrzeuge, die vor dem Inkrafttreten solcher Verordnungen zugelassen worden sind, von Bestimmungen solcher Verordnungen überhaupt oder nur für bestimmte Übergangsfristen ausgenommen werden, wenn die Erfüllung dieser Bestimmungen mit einer beträchtlichen wirtschaftlichen Belastung verbunden wäre.“

102. Im § 136 Abs. 1 2. Zeile sind nach dem Wort „Ausnahme“ die Worte einzufügen „des § 59 Abs. 5.“

103. Im § 136 Abs. 3 1. Zeile sind nach dem Wort „Vollziehung“ die Worte einzufügen „des § 59 Abs. 5 und“.

Artikel II

Fahrzeuge, die vor dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes zum Verkehr zugelassen worden sind, sind von den Bestimmungen des Art. I Z. 5, 12 und 22 ausgenommen.

Artikel III

(1) Dieses Bundesgesetz tritt, soweit im Abs. 2 nichts anderes bestimmt ist, mit dem auf seine Kundmachung folgenden Tag in Kraft.

(2) Die Bestimmungen des Art. I Z. 11 a und 11 b treten am 1. Juli 1972, die des Art. I Z. 22 am 1. Jänner 1973, die des Art. I Z. 5, 9 und 12 am 1. Jänner 1974 in Kraft.

Artikel IV

(1) Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist mit Ausnahme des Art. I Z. 68 bis 70 der Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie, hinsichtlich des Art. I Z. 62, 97 bis 99 im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich des Art. I Z. 66, 67 und 71 im Einvernehmen mit den Bundesministern für Justiz und für Finanzen, hinsichtlich des Art. I Z. 60 im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Inneres, hinsichtlich des Art. I Z. 75 d im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landesverteidigung betraut.

(2) Mit der Vollziehung des Art. I Z. 68 ist der Bundesminister für Justiz im Einvernehmen mit den Bundesministern für Finanzen und für Handel, Gewerbe und Industrie betraut.

(3) Mit der Vollziehung des Art. I Z. 69 und 70 ist der Bundesminister für Finanzen im Einvernehmen mit den Bundesministern für Handel, Gewerbe und Industrie und für Justiz betraut.

Erläuternde Bemerkungen

ALLGEMEINER TEIL

Bei der Ausarbeitung des Entwurfes für das am 23. Juni 1967 verabschiedete Kraftfahrgesetz 1967 wurde zwar auch den Bestimmungen des Entwurfes für das am 8. November 1968 in Wien unterzeichnete Übereinkommen über den Straßenverkehr Rechnung getragen, die seit der Verabschiedung des Kraftfahrgesetzes 1967 bis zur Unterzeichnung des Übereinkommens zustande gekommene endgültige Fassung des Übereinkommens enthält aber doch noch eine Reihe von Bestimmungen, die eine Novellierung des Kraftfahrgesetzes 1967 dringend erforderlich machen, um die mit dem Übereinkommen übernommenen Verpflichtungen zu erfüllen. Die auf Grund des Übereinkommens erforderlichen Novellierungsbestimmungen für das Kraftfahrgesetz 1967 sind im Besonderen Teil jeweils mit der entsprechenden Textstelle des Übereinkommens belegt.

Auch das bereits als Regierungsvorlage beim Nationalrat eingebrachte Übereinkommen über die Annahme einheitlicher Bedingungen für die Genehmigung der Ausrüstungsgegenstände und Teile von Kraftfahrzeugen und über die gegenseitige Anerkennung der Genehmigung (129 der Beilagen, XII. GP.) und die auf Grund dieses Übereinkommens vereinbarten Regelungen (Règlements) machen eine Novellierung des KFG. 1967 hinsichtlich der Bestimmungen über die Anerkennung ausländischer Genehmigungen von Ausrüstungsgegenständen und Teilen von Kraftfahrzeugen und Anhängern und ausländischer Genehmigungszeichen, sowie über ihre Aufhebung, erforderlich.

Der Verfassungsgerichtshof hat ferner die Bestimmungen des § 55 Abs. 4 KFG. 1967 und des § 27 lit. a KDV. 1967 über die Festsetzung und Einhebung eines Kostenbeitrages für die Überprüfung der Personenkraftwagen und leichten Lastkraftwagen (Kundmachung BGBl. Nr. 240/1970 und Kundmachung BGBl. Nr. 256/1970, diese inkrafttretend mit 1. Dezember 1970) und die Bestimmungen des § 66 Abs. 2 KDV. 1967 über das Jahreslimit für die Vergütung von beamteten Sachverständigen und Ärzten (Kundmachung BGBl. Nr. 257/1970) aufgehoben.

Diese folgenschweren Erkenntnisse, von denen das erstere bereits mit 1. Dezember 1970 in Kraft tritt, machen ebenfalls eine entsprechende Novellierung des Kraftfahrgesetzes 1967 dringend erforderlich.

Schließlich wurden seit dem Inkrafttreten des Kraftfahrgesetzes 1967 auch auf Grund der Anwendungspraxis eine Reihe von Wünschen und Anregungen vorgebracht, die eine Novellierung dieses Bundesgesetzes in einigen Punkten erfordert.

Die einzelnen Bestimmungen werden im folgenden Besonderen Teil behandelt.

BESONDERER TEIL

(Die Ziffern des Art. I für jede Änderung sind jeweils am Rande in Klammern angegeben)

Zu § 2:

(1.) Zu Z. 4:

In Art. 1 lit. n des Übereinkommens über den Straßenverkehr vom 8. November 1968 wird bestimmt:

„(n) ‚Motorrad‘ ist jedes zweirädrige Fahrzeug mit oder ohne Beiwagen, das einen Antriebsmotor hat. Die Vertragsparteien können in ihrer nationalen Gesetzgebung dreirädrige Fahrzeuge mit einem Eigengewicht von nicht mehr als 400 kg (900 Pfund) den Motorrädern gleichstellen.“

Das Wort „können“ im zweiten Satz stellt eine Berücksichtigung der Länder dar, in denen diese Gleichstellung nicht besteht. Faktisch besteht diese Gleichstellung jedoch in den meisten Ländern und ist vor allem in Österreich seit jeher geltendes Recht.

(2.) Zu Z. 10 bis 12:

In Art. 1 lit. r des Übereinkommens über den Straßenverkehr vom 8. November 1968 wird bestimmt:

„(r) ‚Sattelanhänger‘ ist jeder Anhänger, der dazu bestimmt ist, mit einem Kraftfahrzeug (Art. 1 Buchstabe p) so verbunden zu werden, daß er teilweise auf diesem

14.

205 der Beilagen

auffliegt und daß ein wesentlicher Teil seines Gewichtes und des Gewichtes seiner Ladung von diesem getragen wird.“

Die bisherigen Worte im KFG. 1967 „höchst zulässigen Gesamtgewicht“ sind ferner deshalb nicht haltbar, weil sie eine abstrakte Grenze bedeuten und nicht, wie es hier gemeint ist, ein faktisches Gewicht.

(3.) Zu Z. 20:

Den Bedürfnissen der Landwirtschaft entsprechend muß die Höchstgrenze in der Definition für Motorkarren auf 5000 kg erhöht werden, wie es bereits auch in der Schweiz der Fall ist.

(4.) Zu Z. 28:

Auch Krafräder können „nach ihrer Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Verwendung für Feuerwehren bestimmt“ sein.

Zu § 4:**(5.) Zu Abs. 2 a:**

Die Bestimmungen über Vorrichtungen zum Schutze gegen das Unterfahren entsprechen den Beratungsergebnissen der ECE. Nähere Bestimmungen über diese Schutzvorrichtungen sollen durch Verordnung erlassen werden. (Siehe Z. 8.)

(5 a.) Zu Abs. 2 b:

Siehe zu § 11 Abs. 3 und 4 (11 b.). — Fahrzeuge mit Motoren, zu deren Betrieb Benzin mit einem höheren Bleigehalt als durch Verordnung (§ 11 Abs. 4) festgesetzt erforderlich ist, sollen nicht zulässig sein.

(6. und 7.) Zu Abs. 6 und 7:

Die Bestimmungen hinsichtlich der größten Länge und des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes für Anhänger können nicht auch auf Sattelanhänger angewendet werden, da sonst die für Sattelkraftfahrzeuge vorgesehenen Höchstgrenzen nicht erreicht werden können; so beträgt die Höchstgrenze für das höchste zulässige Gesamtgewicht für das Sattelkraftfahrzeug 38.000 kg, daher können ein- und zweiachsige Sattelanhänger nicht mit 16.000 kg begrenzt sein. Soin soll die Länge und das höchste zulässige Gesamtgewicht von Sattelanhängern keiner Beschränkung unterliegen. Jedoch gelten, wenn sie mit Sattelzugfahrzeugen gezogen werden (ein Sattelkraftfahrzeug gebildet wird), die entsprechenden Höchstgrenzen. Diese werden aus rechts-systematischen Gründen in § 104 aufgenommen. Siehe auch Z. 88.

(8.) Zu Abs. 9:

Siehe zu Z. 5.

(8 a.) Zu Abs. 10:

Auf Grund der Ermächtigung der lit. g sollen insbesondere Verordnungsbestimmungen über ein höchstes zulässiges Maß der Verdichtung für Motore festzusetzen sein, damit nicht durch eine extrem hohe Verdichtung die Verwendung eines besonders kloppfesten Kraftstoffes, d. h. eines Kraftstoffes mit hohem Gehalt an Bleiverbindungen, erforderlich wird.

Zu § 5:**(9.) Zu Abs. 1 und 2:**

Durch die Regelungen des Übereinkommens über die Annahme einheitlicher Bedingungen für die Genehmigung der Ausrüstungsgegenstände und Teile von Kraftfahrzeugen und über die gegenseitige Anerkennung der Genehmigung vom 20. März 1958 Nr. 9 ff. werden auch Fahrzeugteile erfaßt, deren Wirksamkeit nicht unabhängig vom Fahrzeug beurteilt werden kann. Die Neufassung soll daher die Annahme auch dieser Regelungen ermöglichen. Siehe auch zu Z. 42.

(10.) Zu Abs. 8:

Im Anhang 5 Abs. 18 lit. a des Übereinkommens über den Straßenverkehr vom 8. November 1968 wird bestimmt:

„... hat ein Motorrad einen Beiwagen, so ist die Bremsung des Beiwagenrades nicht erforderlich.“

Zu § 7:**(11.) Zu Abs. 1:**

Alle Erleichterungen für Zugmaschinen und sonstige langsame Fahrzeuge haben als Grenze 25 km/h, daher wäre auch hier die Grenze von 25 km/h festzusetzen.

Wenn die „ausreichenden Radabdeckungen wie Kotflügel u. dgl.“ nur für Kraftfahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 20 km/h erforderlich sind, so ist es unlogisch und unzumutbar, sie bei Anhängern zu verlangen, mit denen eine Geschwindigkeit von 20 km/h nicht überschritten werden darf.

(11 a. und 11 b.) Zu Abs. 3 und 4:

Die ÖNORM C 1103 vom Oktober 1967 schreibt vor, daß Benzine (Normal- und Superbenzin) einen Gehalt von Bleialkylen im Ausmaß von 0,85 g Blei pro Liter aufweisen dürfen. Diese Höchstgrenze soll in naher Zukunft durch eine ÖNORM auf 0,7 g gesenkt werden. Sobald die hierfür erforderlichen Voraussetzungen, insbesondere bei den österreichischen Raffinerien gegeben sein werden, soll dieser Wert durch eine gemäß Abs. 4 zu erlassende Verordnung als Höchstgrenze für den Gehalt an Bleiverbindungen im Kraftstoff bestimmt werden.

Zu § 14:**(12. bis 15., 18., 19. und 21.) Zu Abs. 1 bis 8:**

Im Art. 33 Abs. 1 lit. d des Übereinkommens über den Straßenverkehr vom 8. November 1968 wird bestimmt:

„(d) Die Begrenzungsleuchten und die Schlußleuchten müssen gleichzeitig mit dem Fernlicht, dem Abblendlicht oder den Nebelscheinwerfern verwendet werden. Sie können allein verwendet werden, wenn das Fahrzeug hält oder parkt oder wenn auf anderen Straßen als Autobahnen in den im Art. 25 Abs. 4 dieses Übereinkommens genannten Straßen die Beleuchtungsverhältnisse so sind, daß der Lenker deutlich auf ausreichende Entfernung sehen kann und die übrigen Verkehrsteilnehmer das Fahrzeug auf ausreichende Entfernung wahrnehmen können.“

Ferner wird im Anhang 5 Abs. 22 dieses Übereinkommens bestimmt:

„Jedes Kraftfahrzeug (Art. 1 Buchstabe p), das auf ebener Straße eine Geschwindigkeit von 10 km (6 Meilen) in der Stunde überschreiten kann — ausgenommen Motorräder —, muß vorne zwei Scheinwerfer für weißes oder gelbes Abblendlicht haben, die nachts bei klarem Wetter die Straße vor dem Fahrzeug auf mindestens 40 m (130 Fuß) wirksam beleuchten können. Auf keiner Seite darf der von der Längsmittlebene des Fahrzeuges am weitesten entfernte Punkt der Lichtaustrittsfläche von der breitesten Stelle des Fahrzeugumrisses weiter als 0'40 m (16 Zoll) entfernt sein. Ein Kraftfahrzeug (Art. 1 Buchstabe p) darf nicht mehr als zwei Scheinwerfer für Abblendlicht haben.“

Durch diese Bestimmungen des Übereinkommens sind die Begriffe „Begrenzungsleuchten“ und „Stadtleuchten“ im Sinne des KFG. 1967 identisch geworden, so daß für einen eigenen spezifischen Begriff „Stadtleuchte“ kein Raum verbleibt.

(16.) Zu Abs. 5:

Für die seitlichen (gelbroten) Rückstrahler war bisher nicht festgesetzt, in welcher Höhe über der Fahrbahn sie anzubringen sind.

(17.) Zu Abs. 6:

Im Anhang 5 Abs. 26 des Übereinkommens über den Straßenverkehr vom 8. November 1968 wird bestimmt:

„Bei jedem Kraftfahrzeug (Art. 1 Buchstabe p) — einschließlich der Motorräder — und bei allen miteinander verbundenen Fahrzeugen — Kraftfahrzeug (Art. 1 Buchstabe p) und ein oder mehrere Anhänger — muß die elektrische Schaltung so sein, daß die Scheinwerfer für Fernlicht,

für Abblendlicht, die Nebelscheinwerfer, die Begrenzungsleuchten und die Kennzeichenbeleuchtung nach vorstehendem Abs. 25 nur zusammen mit den am weitesten hinten gelegenen Schlußleuchten des Kraftfahrzeuges (Art. 1 Buchstabe p) oder der miteinander verbundenen Fahrzeuge eingeschaltet werden können.

Das gilt jedoch nicht für Scheinwerfer für Fern- oder Abblendlicht, wenn diese zur Abgabe von optischen Warnzeichen nach Art. 33 Abs. 5 dieses Übereinkommens verwendet werden.“

Die zu streichende Bestimmung gibt es nur in Österreich, daher müssen sämtliche importierten Fahrzeuge umgebaut werden, was zu großen Schwierigkeiten führt.

Zu § 15:**(20.) Zu Abs. 1:**

Im Anhang 5 Abs. 32 lit. c des Übereinkommens über den Straßenverkehr vom 8. November 1968 wird bestimmt:

„c) darf ein zweirädriges Motorrad mit oder ohne Beiwagen nicht mehr als einen Scheinwerfer für Abblendlicht und nicht mehr als zwei Scheinwerfer für Fernlicht haben.“

Zu § 16:**(22.) Zu Abs. 2:**

Im Anhang 5 Abs. 30 des Übereinkommens über den Straßenverkehr vom 8. November 1968 wird bestimmt:

„30. Anhänger, deren Breite 1'60 m (64 Zoll) übersteigt, müssen vorn zwei Begrenzungsleuchten haben. Diese müssen möglichst nahe dem Seitenrand des Anhängers und auf jeden Fall so angebracht sein, daß der von der Längsmittlebene des Fahrzeuges am weitesten entfernte Punkt der Lichtaustrittsfläche von der breitesten Stelle des Fahrzeugumrisses nicht weiter als 0'15 m (6 Zoll) entfernt ist.“

Zu § 18:**(23.) Zu Abs. 2:**

Im Anhang 5 Abs. 36 des Übereinkommens über den Straßenverkehr vom 8. November 1968 wird bestimmt:

„... muß jedes zweirädrige Motorrad mit oder ohne Beiwagen eine Bremsleuchte haben, die den Bestimmungen in vorstehendem Abs. 31 genügt.“

Gemäß Abs. 31 müssen die Bremsleuchten rot sein und eine deutlich größere Lichtstärke aufweisen als die der Schlußleuchten.

(24.) Zu lit. e:

Siehe Bemerkung zu § 7 Abs. 1 (11.).

Zu § 19:**(25.) Zu Abs. 1:**

Diese Bestimmung dient der Erhöhung der Verkehrssicherheit für Schülertransporte sowie zum Schutz von auf- oder absitzender Mannschaft.

(26.) Zu Abs. 2:

Die Entfernung von 30 cm ist bei Krafträdern und Zugmaschinen (Traktoren) aus Gründen der Konstruktion nicht einhaltbar.

Zu § 20:**(27.) Zu Abs. 1:**

Diese Bestimmungen tragen den Erfordernissen der Praxis bei dringenden Einsätzen sowie der Verkehrssicherheit bei Bautätigkeiten auf oder unmittelbar neben der Straße Rechnung.

(28. und 29.) Zu Abs. 2:

Übereinstimmung mit der Fassung des § 15 Abs. 2 hinsichtlich der Motordreiräder.

(30.) Zu Abs. 4:

Gemäß § 33 sind Änderungen am Fahrzeug dem Landeshauptmann anzuzeigen. Betreffen sie wesentliche technische Merkmale, so ist eine neue Einzelgenehmigung erforderlich. Die Änderung nicht wesentlicher technischer Merkmale ist im Falle der Genehmigung nur auf dem Typenschein oder dem Einzelgenehmigungsbescheid zu bestätigen. Gemäß § 33 Abs. 1 kann auch durch Verordnung festgesetzt werden, daß Änderungen durch das Anbringen bestimmter Arten von typengenehmigten Teilen, Ausrüstungsgegenständen oder zusätzlichen Aufbauten oder Vorrichtungen am Fahrzeug nicht angezeigt werden müssen.

Im § 22 Abs. 1 lit. b des ausgesendeten Entwurfes einer 3. Novelle zur KD.V. 1967 wird bestimmt:

„1. Als Änderung, die im Genehmigungsbescheid enthaltene Angaben betrifft (§ 33 Abs. 1 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967), gilt nicht das Anbringen von

...

- b) zwei zusätzlichen Scheinwerfern, bei einspurigen Krafträdern eines zusätzlichen Scheinwerfers, für Fernlicht, wenn die im § 11 Abs. 4 festgesetzte Lichtstärke nicht überschritten wird.“

Im vorerwähnten § 11 Abs. 4 wird bestimmt:

„(4) Die Lichtstärke aller gleichzeitig verwendeten Scheinwerfer eines Fahrzeuges darf 300.000 cd nicht übersteigen.“

Wenn es sich um Scheinwerfer, Leuchten und Rückstrahler handelt, die nicht nach § 33 zu behandeln sind, sondern deren Verwendung nur

wegen der besonderen Erfordernisse des Antragstellers notwendig ist, dann muß es möglich sein, eine Bewilligung zu erteilen, die nur in dieser besonderen Verwendung begründet ist und nur für die Dauer dieses persönlichen Erfordernisses des Antragstellers gilt. Bei dieser Bewilligung handelt es sich somit um ein höchstpersönliches Recht.

(31.) Zu Abs. 5:

Auch die Fahrzeuge des ärztlichen Notdienstes von Gebietskörperschaften, Ärztekammern und Sozialversicherungsträgern sowie die Fahrzeuge praktischer Ärzte, die für Fahrten zur Leistung dringender ärztlicher Hilfe in verkehrsreichen Gebieten, in denen kein mit einem Arzt besetzter Rettungsdienst und kein ärztlicher Notdienst zur Verfügung steht, sollen als Fahrzeuge für dringende Einsätze gekennzeichnet und mit Vorrechten ausgestattet sein, um ihren Zweck zu erfüllen.

Zu § 21:**(32.):**

Im Anhang 5 Abs. 49 und 50 des Übereinkommens über den Straßenverkehr vom 8. November 1968 wird bestimmt:

„Scheibenwischer

49. Jedes Kraftfahrzeug (Art. 1 Buchstabe p) mit so großen und so gestalteten Windschutzscheiben, daß der Lenker von seinem Sitz aus die Straße nur durch die durchsichtigen Teile dieser Scheibe nach vorn überblicken kann, muß mindestens einen wirksamen und widerstandsfähigen, an geeigneter Stelle angebrachten Scheibenwischer haben, der keine dauernde Bedienung durch den Lenker erfordert.

Scheibenwaschanlage

50. Jedes Kraftfahrzeug (Art. 1 Buchstabe p), das mindestens einen Scheibenwischer haben muß, muß auch eine Scheibenwaschanlage haben.“

Zu § 22:**(33.) Zu Abs. 1:**

Die Funktionsbereitschaft der Hupe auch bei ausgeschalteter Zündung ist vom Standpunkt der Verkehrs- und Betriebssicherheit nicht erforderlich.

(34.) Zu Abs. 2:

Im Art. 33 Abs. 5 des Übereinkommens über den Straßenverkehr vom 8. November 1968 wird bestimmt:

„5. Die in Art. 28 Abs. 2 des Übereinkommens genannten optischen Warnzeichen bestehen im intermittierenden Einschalten des Abblend-

205 der Beilagen

17

lichtes in kurzen Intervallen oder im intermittierenden Einschalten des Fernlichtes oder im abwechselnden Einschalten des Abblendlichtes oder des Fernlichts in kurzen Intervallen.“

(35.) Zu Abs. 4:

Siehe Bemerkung zu § 20 Abs. 5 (31.).

(36.) Zu Abs. 6:

Aus Gründen der Übersichtlichkeit und Vereinfachung des Textes wird statt einer neuerlichen Aufzählung der in Frage kommenden Fahrzeuge festgesetzt, daß an allen Fahrzeugen mit Blaulicht auch das Tonfolgehorn angebracht werden kann.

Zu § 24:**(37.) Zu Abs. 1:**

Im Anhang 5 Abs. 55 des Übereinkommens über den Straßenverkehr vom 8. November 1968 wird bestimmt:

„Geschwindigkeitsmesser

55. Jedes Kraftfahrzeug (Art. 1 Buchstabe p), das auf ebener Straße eine Geschwindigkeit von 40 km (25 Meilen) in der Stunde überschreiten kann, muß einen Geschwindigkeitsmesser haben, wobei die Vertragsparteien jedoch bestimmte Arten von Motorrädern und anderen leichten Fahrzeugen hievon befreien können.“

Die geltende Bestimmung, wonach auch Motorfahräder mit Geschwindigkeitsmessern ausgerüstet sein müssen, muß aber beibehalten werden. In diesem Fall ergibt sich die Notwendigkeit, für Österreich strengere Vorschriften zu haben, als das oben angeführte Übereinkommen. Daß diese nicht für ausländische Motorfahräder gelten können, ist deshalb irrelevant, weil solche Fahrzeuge ohnehin im Rahmen des § 85 in Österreich verwendet werden dürfen.

(38.) Zu Abs. 2:**Zu lit. b und c:**

Fahrzeuge mit Wasserwerfern und Feuerwehrfahrzeuge werden fast nur als Einsatzfahrzeuge verwendet, wo sie keiner Geschwindigkeitsbeschränkung unterliegen. Sie bedürfen daher nicht der Kontrolle durch Fahrtschreiber und Wegstreckenmesser. Bisher mußte mit Ausnahme-genehmigungen das Auslangen gefunden werden.

Zu § 27:**(39.) Zu Abs. 1:**

Im Anhang 4 Abs. 1 lit. c des Übereinkommens über den Straßenverkehr vom 8. November 1968 wird bestimmt:

„1. Die Erkennungsmerkmale müssen umfassen:

...

c) für Motorfahräder die Angabe des Hubraums und das Zeichen „CM“.“

Zu § 28:**(40. und 41.) Zu Abs. 2, 7 und 8:**

Alle bisher erstellten Regelungen des zu § 35 Abs. 5 angeführten Übereinkommens vom 20. März 1958 enthalten die Vorschrift, daß die erteilte Genehmigung zurückgenommen werden kann, wenn bei der Erzeugung der Serie von den ursprünglich genehmigten Merkmalen abgewichen wird, das heißt, daß die erzeugten Stücke nicht mehr mit der genehmigten Type übereinstimmen. Es muß daher auch die Möglichkeit einer Aufhebung der Genehmigung aus diesem Grund geschaffen werden. Die Regelungen enthalten die Bestimmungen über die Aufhebung der Genehmigung in folgenden Ziffern:

Regelung Nr. 1: Z. 9, Nr. 2: Z. 13, Nr. 3: Z. 5, Nr. 4: Z. 11, Nr. 5: Z. 13, Nr. 6: Z. 10, Nr. 7: Z. 10, Nr. 8: Z. 17, Nr. 9: Z. 9, Nr. 10: Z. 10, und Nr. 11: Z. 8.

Zu § 35:**(42. und 43.) Zu Abs. 1 und 2:**

Siehe Bemerkung zu § 5 Abs. 1 und 2 (9.).

(44.) Zu Abs. 4:

Hier wird das Anerkennungsverfahren für ausländische Genehmigungen geregelt, welche nicht auch automatisch als einer inländischen gleichgestellt gelten; siehe Bemerkungen zu Abs. 5. Die Anerkennung kann naturgemäß nur für die „Dauer der Geltung“ wirken und erlischt, wenn die ausländische Genehmigung aufgehoben wird.

(45.) Zu Abs. 5:

Auf Grund des Art. 1 Abs. 1 des Übereinkommens über die Annahme einheitlicher Bedingungen für die Genehmigung der Ausrüstungsgegenstände und Teile von Kraftfahrzeugen und über die gegenseitige Anerkennung der Genehmigung vom 20. März 1958 werden die auf Grund der einheitlich festgesetzten Genehmigungsbedingungen („Regelungen, Rèlements“) erteilten Genehmigungen in den Staaten, die die betreffende Regelung angenommen haben, gegenseitig anerkannt.

Zu Abs. 6:

Wenn ausländische Genehmigungen gegenseitig anerkannt werden, gewinnt auch die Möglichkeit Bedeutung, Fahrzeuge für den Export in Staaten mit gegensätzlichen Vorschriften in Österreich genehmigen zu lassen. Dies soll auch dann möglich sein, wenn die Fahrzeuge den österreichi-

schen Kraftfahrvorschriften nicht entsprechen, wohl aber den Vorschriften des Bestimmungslandes. Ferner soll die Möglichkeit gegeben werden, daß Erzeugnisse, die für solche Länder hergestellt werden und die für jedes Land entsprechend eingestellt werden können, wie etwa Scheinwerfer mit Abblendlicht für den Rechts- und Linksverkehr, nach gehöriger Absicherung auch in Österreich feilgeboten und verwendet werden können.

Zu Abs. 7:

Die Verordnungsermächtigung sieht vor, daß den Prüferfordernissen entsprechend die Anzahl der vorzulegenden Musterexemplare festgesetzt wird.

Zu § 37:

(46.) Zu Abs. 2:

Zu lit. g:

Das Paßgesetz 1969, BGBl. Nr. 422/1969, bestimmt im § 35 Abs. 2, daß das Bundesministerium für Auswärtige Angelegenheiten die Ausgabe der Lichtbildausweise an die in diesem Gesetz genannten Personengruppen durch Verordnung festsetzt. Durch eine derartige Verordnung soll das derzeitige System der Legitimationskarten für Diplomaten und Konsuln usw. neu geordnet werden. Bei einer Erklärung über den Verwendungszweck des Fahrzeuges für Diplomaten und Konsuln usw. soll die in Frage stehende Legitimationskarte als Nachweis für die Eintragung des Rechtes, die Zeichen „CD“ oder „CC“ zu führen, in den Zulassungsschein erforderlich sein.

Zu § 40:

(47.) Zu Abs. 4:

Die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Handel, Gewerbe und Industrie für die eingeschränkte Zulassung bei mehr als zwei Ländern hat sich nicht bewährt, weil dennoch immer die Landeshauptmänner mit der Angelegenheit befaßt werden müssen, denn nur diese können ihre lokalen Gegebenheiten richtig beurteilen. Es muß wieder zur Rechtslage vor dem KFG. 1967 zurückgekehrt werden, wonach jeweils der Landeshauptmann für seinen Bereich zu entscheiden hatte.

Zu § 41:

(48.) Zu Abs. 2:

Zu lit. b:

Im Art. 35 Abs. 1 lit. a des Übereinkommens über den Straßenverkehr vom 8. November 1968 wird bestimmt:

„Diese Bescheinigung, Zulassungsschein genannt, muß wenigstens enthalten:

Ein Kennzeichen, dessen Zusammenhang im Anhang 2 dieses Übereinkommens angegeben ist; den Tag, der ersten Zulassung des Fahrzeuges; ...“

(49.) Zu Abs. 4:

Analoge Regelung wie in § 71 Abs. 4 letzter Satz bezüglich des Führerscheines.

Zu § 44:

(50.) Zu Abs. 1:

Es ist nicht vertretbar, die Zulassung auch dann zurückzunehmen, wenn der Zulassungsbesitzer eine neue Versicherungsbestätigung vom bisherigen oder von einem anderen Versicherer vorgelegt hat oder wenn der bisherige oder ein anderer Versicherer die Behörde verständigt hat, daß seine Verpflichtung zur Leistung in Anbetracht des Abschlusses einer neuen Versicherung besteht.

(51.) Zu Abs. 2:

Vergleiche § 37 Abs. 2 lit. c. — Die Aufhebung der Zulassung ist bei Erlöschen der Gewerbeberechtigung erforderlich, um für das Fahrzeug ein anderes Kennzeichen zuweisen zu können. Nur dadurch ist eine wirksame Kontrolle hinsichtlich einer allfälligen Verwendung von Fahrzeugen zur unbefugten Gewerbeausübung möglich.

Zu § 44:

(52.) Zu Abs. 4:

Die Ablieferungspflicht muß auch im Falle des Erlöschens durch Zeitablauf gegeben sein.

Zu § 45:

(53.) Zu Abs. 5:

Nicht zugelassene Fahrzeuge haben keine „höchsten zulässigen“ Gesamtgewichte und Achslasten, sondern nur faktische.

Zu § 46:

(54.) Zu Abs. 3:

Entscheidend sind hier nur die faktischen Gesamtgewichte oder Achslasten. Überdies handelt es sich hier vielfach um nicht genehmigte Fahrzeuge, bei denen „höchste zulässige“ Gesamtgewichte oder Achslasten noch gar nicht festgesetzt sind.

Zu § 48:

(55.) Zu Abs. 1:

Der Fahndungsdienst der Bundesbahn und der Post- und Telegraphenverwaltung (Schwarzhöher, Schwarzsender, Radarstörer) benötigen ebenso Deckkennzeichen wie die polizeilichen und finanzbehördlichen Fahndungsstellen.

Zu § 49:**(56.) Zu Abs. 1:**

Die Ausgabe von mehr Kennzeichentafeln, als gemäß Abs. 6 am Fahrzeug anzubringen sind, muß ausgeschlossen sein.

Zu § 54:**(57.) Zu Abs. 2:**

Die Neufassung des 2. Absatzes trägt der tatsächlich gegebenen völkerrechtlichen Lage Rechnung.

(58.) Zu Abs. 3:

Dieser Absatz erfaßt die Kategorie der Fahrzeuge, die wegen des entsprechenden privilegienrechtlichen Status ihrer Benützer bzw. Halter (auf Grund völkerrechtlichen Gewohnheitsrechtes oder zwischenstaatlicher Verträge oder Amtssitzabkommens mit internationalen Organisationen) mit dem Zeichen „CD“ gekennzeichnet werden dürfen. Die Fahrzeuge dieser Kategorie erhalten auch die speziellen, für Diplomatenwagen vorgesehenen Kennzeichen zugewiesen. Die Ausnahmen von lit. b und c entsprechen dem Art. 38 Abs. 1 des Wiener Übereinkommens über diplomatische Beziehungen, BGBl. Nr. 66/1966.

(59.) Zu Abs. 3 a:**Zu lit. a und b:**

Dieser Absatz erfaßt die Kategorie der Fahrzeuge, die zur Verwendung durch Berufskonsulate oder Berufskonsuln bestimmt sind. Der privilegienrechtliche Status der berufskonsularischen Missionen oder Beamten bestimmt sich nach völkerrechtlichem Gewohnheitsrecht oder zwischenstaatlichen Verträgen. Fahrzeuge dieser Kategorie erhalten die speziellen, für Konsuln bestimmten Kennzeichentafeln zugewiesen.

Zu lit. c:

Diese lit. erfaßt die Kategorie der Fahrzeuge, die zur Verwendung durch Honorarkonsuln bestimmt ist. Die vorgesehene Neuregelung entspricht jener, die erst im abgelaufenen Jahr in der Schweiz eingeführt worden ist. Den Honorarkonsuln stehen auf Grund völkerrechtlichen Gewohnheitsrechtes oder internationaler Verträge nur sehr eingeschränkte Vorrechte zu. Die Staatsbürgerschaft des jeweiligen Honorarkonsuls ist für seinen privilegienrechtlichen Status unerheblich. Es ist daher eine Gleichbehandlung aller Honorarkonsuln, unabhängig von ihrer Staatsbürgerschaft, vorgesehen.

Zu Abs. 3 b:

Dieser Absatz erfaßt die Kategorie der Fahrzeuge, die zur Verwendung durch Personen bestimmt sind, die ihren Status von den unter Abs. 3 lit. b und c oder Abs. 3 a lit. b ableiten.

Zu Abs. 3 c:

Bisher Abs. 3 vorletzter und letzter Satz des geltenden Textes.

(60.) Zu Abs. 4:

Richtigstellung der Zitierung.

Zu § 55:**(61.) Zu Abs. 2:**

Der ÖAMTC und der ARBO haben geltend gemacht, es sei ihren Mitgliedern nicht zumutbar, daß Fahrzeuge, die vom Verein auf Grund einer der Prüfung gemäß § 57 Abs. 1 gleichwertigen Prüfung als verkehrs- und betriebssicher und den Kraftfahrvorschriften entsprechend begutachtet wurden, kurz darauf von der Behörde neuerlich im Zuge der wiederkehrenden, kostenbeitragspflichtigen Überprüfung einer gleichartigen Prüfung unterzogen werden. In Anbetracht des unbestrittenen Unvermögens der Behörden in fast allen Bundesländern, ihrer Überprüfungspflicht nachzukommen, habe sich seit Jahren die gesetzlich allerdings nicht gedeckte Praxis ausgebildet und bewährt, daß von den Vereinen geprüfte Fahrzeuge in den Fälligkeitkarteien rückgereiht werden und damit die ohnehin nicht durchgeführte fällige Überprüfung entsprechend verschoben wird. Für eine solche tatsächlich lang geübte und den gegebenen Verhältnissen Rechnung tragende Praxis soll eine gesetzliche Grundlage gegeben werden. Die Sperrfrist von einem Monat für die Einbringung des Antrages vor dem Fälligkeitstermin für die Überprüfung ist unerlässlich, weil es sonst, wie die Erfahrung gezeigt hat, zu einer nicht mehr zu bewältigenden Vielzahl von Fehlvorladungen und Vergeudung von Terminen kommen würde.

Die hier vorgesehenen Gutachten können, da die Vereine nur bereit sind, positive Gutachten abzugeben, nur für eine Erstreckung des Überprüfungstermins ausreichen. Sie sind aber nicht als Gutachten für die behördliche Überprüfung im Sinne des § 55 geeignet, weil sie im Falle der Vorschriftswidrigkeit des Fahrzeuges verweigert werden. Die Behörde muß auch im Falle des Bestehens von Bedenken vom Standpunkt der Verkehrs- und Betriebssicherheit die Möglichkeit der Ablehnung des Antrages auf Erstreckung des Überprüfungstermins haben. Da eine solche Entscheidung in Bescheidform ergehen muß und dem Instanzenzug unterliegt, ist gewährleistet, daß die Frage der Eignung des Gutachtens und seines Zustandekommens einer ausreichenden Prüfung unterzogen werden kann.

(62.) Zu Abs. 4:

Der Verfassungsgerichtshof hat in seinem am 26. Juni 1970 mündlich verkündeten Erkenntnis Zl. G 38/69 die Verordnungsermächtigung des § 55 Abs. 4 aufgehoben, in seiner Begründung

aber nur formalrechtliche Erwägungen hinsichtlich mangelnder hinreichend bestimmter Richtlinien für die Vollziehung durch den Gesetzgeber angeführt. Da aber die Tatsache der Notwendigkeit des Kostenbeitrages selbst nach wie vor feststeht und seine Höhe auf Grund sorgfältiger Berechnungen festgesetzt wurde, wird der § 27 KD.V. 1967 samt seiner ebenfalls vom Verfassungsgerichtshof mit seinem am 26. Juni 1970 mündlich verkündeten Erkenntnis Zl. V 20/1969 aufgehobenen lit. a in das KFG. 1967 aufgenommen.

Zu § 57:

(63.) Zu Abs. 3:

Die Worte im geltenden dritten Satz: „bei Sachverständigen, die dem Personalstand einer anderen Gebietskörperschaft angehören“ beruhen auf einem sinnstörenden Fehler.

(64.) Zu Abs. 4:

Es soll für die Ermächtigung nicht die Tatsache maßgebend sein, daß die Sachverständigen und die Einrichtungen der Behörde nicht ausreichen, sondern daß die Überprüfung zweckmäßiger, rascher und einfacher durchgeführt werden kann.

(65.) Zu Abs. 5:

Das Fahrzeug muß zur „Prüfung“ durch den Sachverständigen vorgeführt werden, nicht zur „Überprüfung“, die das bei der Behörde abgeführte Verfahren darstellt.

Zu § 59:

(66.) Zu Abs. 3:

Das Fehlen des irrtümlich ausgelassenen Wortes „mindestens“ bedeutet, daß die sich aus den Haftungshöchstbeträgen des EKHG. ergebenden Summen absolut und nicht als Mindestsummen vorgeschrieben sind und demnach höhere Versicherungssummen gar nicht zulässig wären.

(67.) Abs. 4:

Die Gründe, warum die Haftungshöchstgrenzen nach dem EKHG. im wesentlichen mit den Mindestversicherungssummen nach dem KFG. gleich sein (Abs. 3) sollen, sind in den Erläuternden Bemerkungen der Regierungsvorlage eines KFG. 1966 (186 der Beilagen, XI. GP.) zu § 59 ausführlich dargelegt. Der Abs. 4 wäre zu streichen, weil die gesetzliche Festsetzung der Mindestsummen im Abs. 3 nicht dadurch illusorisch gemacht werden kann, daß der Verordnungsgeber die Ermächtigung erhält, allgemein andere Mindestsummen festzusetzen. Überdies diene die Verordnungsermächtigung des § 59 Abs. 4 dazu, eine Übergangslösung zu ermöglichen, da

die EKHG.-Novelle vom 6. Februar 1968, BGBl. Nr. 69, später in Kraft trat als das KFG. 1967. (Siehe Bericht des Handelsausschusses, 576 der Beilagen, XI. GP.)

(68.) Zu Abs. 5:

Mit Bescheid des Bundesministeriums für Finanzen vom 27. Dezember 1967, Zl. 354.577-19/67, „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“ vom 5. Jänner 1968, wurden die Art. 25 und 26 AKHB. 1967 genehmigt, welche Versicherungsschutz über den Rahmen der in § 59 Abs. 1 KFG. 1967 statuierten Versicherungspflicht hinaus gewähren. Im einzelnen sind dies folgende Haftungsgründe:

1. Räumliche Ausdehnung des Versicherungsschutzes auf ganz Europa (Art. 25 Abs. 1),
2. Ausdehnung des Versicherungsschutzes auf Straßen ohne öffentlichen Verkehr, also über den Geltungsbereich des § 1 Abs. 1 KFG. 1967 hinaus (Art. 25 Abs. 2),
3. Haftung für höhere als die im § 59 Abs. 3 KFG. 1967 vorgeschriebenen Mindestversicherungssummen (Art. 26).

Abs. 5 soll nun den oben unter Z. 2 angeführten Fall eines Schadensereignisses auf einer Straße ohne öffentlichen Verkehr erfassen. Derzeit erhält bei einem solchen Unfall der Geschädigte für den Fall, daß der Versicherer leistungsfrei ist (zum Beispiel weil die Prämie nicht rechtzeitig gezahlt wurde), keine Versicherungsleistung, weil die einschlägigen Bestimmungen des Versicherungsvertragsgesetzes 1958 (§§ 158 b ff.), wonach der Versicherer trotz Leistungsfreiheit dem Geschädigten gegenüber haftet, nur für die „Pflichtversicherung“ gelten, für Straßen ohne öffentlichen Verkehr jedoch keine Versicherungspflicht (nach dem KFG. 1967) besteht.

Die vorgesehene Regelung braucht die oben unter Z. 1 und 3 angeführten Haftungsfälle aus folgenden Gründen nicht zu berücksichtigen:

Zu 1: Zufolge OGH. vom 7. Februar 1962, 7 Ob 27/62, SZ. XXXV/23, sind die in Durchführung der Pflichtversicherung erlassenen privatrechtlichen Vorschriften in ihrer Geltung auf das Staatsgebiet beschränkt.

Zu 3: Zufolge § 158 c Abs. 3 VersVG. 1958 ist die Haftung des Versicherers nach § 158 c Abs. 1 auch bei Vereinbarung von höheren Summen auf die Mindestversicherungssummen beschränkt.

Zu § 60:

(69.) Zu Abs. 2:

(A.) Zum ersten Satz:

Bei der Erstellung des Tarifes für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung sollen die Verwaltungskosten der Versicherer mit einem Hundertsatz der Prämien, somit proportional zu

deren Höhe berücksichtigt werden. Eine betriebswirtschaftliche Beurteilung ohne diese Regelung müßte berücksichtigen, daß der Großteil der Kosten unabhängig von der Prämienhöhe je Versicherungsvertrag anfällt. Das würde aber zwangsläufig dazu führen, daß gerade die Fahrzeuge mit niedrigen Prämien, also insbesondere die einspurigen Fahrzeuge, wesentlich höher belastet werden müßten, als dies bisher der Fall ist.

Damit würden gerade für diese Kategorie die Prämien unerschwinglich werden.

(B. bis D.) Zu Z. 3:

Allgemeines:

Das Europäische Übereinkommen über die obligatorische Haftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge (siehe die Regierungsvorlage 284 der Beilagen, X. GP.), wurde zwar von Österreich mitunterzeichnet, jedoch noch nicht ratifiziert. Das Kraftfahrgesetz 1967 hat die Bestimmungen des Übereinkommens noch nicht zur Gänze berücksichtigt, wohl aber wurde bei der Schaffung der AKHB. 1967, BGBl. Nr. 401/1970, von den Bestimmungen des Gesetzes nur insoweit Gebrauch gemacht, als dies mit dem Übereinkommen vereinbar waren. Die vorgeschlagenen Gesetzesänderungen haben zum Teil die Aufgabe, auch die gesetzliche Ermächtigung in Übereinstimmung mit dem Übereinkommen zu bringen. Dort, wo die AKHB. 1967 für die Versicherten günstiger sind als das Übereinkommen und damit auch die neue gesetzliche Ermächtigung, tritt dadurch eine Änderung bei den AKHB. 1967 nicht ein.

Zu lit. a:

Vergleiche Anhang I Art. 4 Abs. 1 lit. c des Übereinkommens. Die Verquickung von Haftpflicht und familienrechtlichen Versorgungsansprüchen, die zur Schaffung der bezüglichen Ausschlußbestimmungen geführt hat, wirkt sich beim Versicherten und nicht beim Versicherungsnehmer, wenn er nicht gleichzeitig Versicherter ist, aus. Die vorgeschlagene Regelung ist bereits im Art. 4 lit. c der AKHB. 1967 enthalten.

Zu lit. b:

Vergleiche zu lit. a in Verbindung mit dem von Österreich zu erklärenden Vorbehalt Nr. 7 des Anhangs II des Übereinkommens. Die vorgeschlagene Regelung ist bereits in Art. 4 lit. d der AKHB. 1967 enthalten.

Zu lit. d:

Vergleiche Anhang I Art. 3 Abs. 2 des Übereinkommens. Die vorgeschlagene Regelung ist bereits in Art. 4 lit. e der AKHB. 1967 ent-

halten, wobei überdies auch die Ansprüche wegen Sachen, die die berechtigten Insassen „an sich tragen oder mit sich führen“, gedeckt sind.

Zu lit. e:

Diese bisher festgesetzten Risikoausschlüsse sind im Übereinkommen nicht vorgesehen.

(E.) Zu Z. 4 lit. a:

Diese Bestimmung soll eine gesetzliche Grundlage für eine wirksamere Bestimmung anstelle des Art. 6 Abs. 2 lit. a AKHB. 1967 bilden. Aus systematischen Gründen ist sie in die lit. a aufzunehmen, da die Verletzung dieser Obliegenheit auch den Rechtsfolgen des § 6 Abs. 1 des Versicherungsvertragsgesetzes 1958 unterliegt.

(70.) Zu Abs. 4:

Der Schadenersatzbeitrag (siehe lit. f der Vorbemerkungen zum Tarif, BGBl. Nr. 402/1967) hat den Charakter eines Selbstbehaltes, der im Versicherungsfall vom Versicherungsnehmer an den Versicherer zu leisten ist, ohne daß dadurch der Anspruch der Verkehrsoffer gegen den Versicherer geschmälert wird. Um die Eintreibung sicherzustellen, sind die einschlägigen Vorschriften über den Zahlungsverzug bei Prämien anzuwenden, ohne daß der Schadenersatzbeitrag im übrigen den Charakter einer Prämie erhält. Wenn nach dem Vertrag der Versicherungsschutz schon vor Einlösung der Polizza (vorläufige Deckung; vgl. auch Art. 5 Abs. 5 vierter Satz AKHB. 1967) gewährt wird, so bestehen die Voraussetzungen für die Anwendung des § 38, sonst für die des § 39 Versicherungsvertragsgesetz 1958. Da sich aus der Anwendung dieser Bestimmung Leistungsfreiheit des Versicherers ergeben kann, müssen im Bereich der Überwachung der Versicherung auch die Vorschriften des § 61 Abs. 3 bis 5 angewendet werden.

Zu § 62:

(71.) Zu Abs. 7:

Der Relativsatz im geltenden Abs. 7 „die einem ausländischen Staat oder bei Bundesstaaten einem seiner Länder gehören“ ist überflüssig und beruht auf einem Irrtum.

Zu § 64:

(71 a.) Zu Abs. 3:

Siehe die Bemerkung zu § 65 Allgemeines.

Zu § 65:

Allgemeines:

Das Kraftfahrgesetz 1967 bestimmt im § 65 über den Umfang der Lenkerberechtigung unter anderem:

„(1) Die Lenkerberechtigung darf nur für folgende Gruppen erteilt werden:

.....

Gruppe H: Kraftwagen zur Beförderung gefährlicher Güter (§ 92), auch wenn mit ihnen ein leichter Anhänger (§ 2 Abs. 2) gezogen wird.“

Bei der Vollziehung dieser Bestimmung haben sich große Schwierigkeiten ergeben, so daß für die unter die Tankfahrzeugverordnung 1967 fallenden Fahrzeuge zur Beförderung von Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt über 55° C (zum Beispiel Heizöl) eine neue Lösung im Hinblick auf die Versorgung der Bevölkerung mit flüssigen Brennstoffen gefunden werden muß. Diese Flüssigkeiten stellen an sich zwar eine Gefahr für Gewässer dar, es kann aber nicht gesagt werden, daß es bei ihrer Beförderung mit Tankfahrzeugen auf eine besondere fahrtechnische Spezialausbildung des Lenkers ankommt, die durch eine Lenkerprüfung festgestellt werden könnte. Es genügt daher, wenn die bisherigen im § 68 Abs. 1 enthaltenen Forderungen einer zweijährigen Fahrpraxis und eines Mindestalters von 24 Jahren beibehalten werden. Die Beförderung von Heizöl mit Tankfahrzeugen soll somit auch ohne Besitz der Lenkerberechtigung für die Gruppe H zulässig sein. Wenn das Fahrzeug auch zur Beförderung von Flüssigkeiten mit niedrigerem Flammpunkt gebaut und ausgerüstet ist (zum Beispiel für Benzin), wird der Lenker für Zwecke der Kontrolle auf der Straße eine Bestätigung mit sich zu führen haben, aus der der Flammpunkt der beförderten Flüssigkeiten zu entnehmen ist. Siehe zu (85 a.) und (85 b.).

(72.) Zu Abs. 1:

Zu Z. 1:

Im Art. 41 Abs. 4 lit. a des Übereinkommens über den Straßenverkehr vom 8. November 1968 wird bestimmt:

„4. Für die Anwendung des Abs. 1 und des Abs. 2 Buchstabe c dieses Artikels:

- a) Kann mit Kraftfahrzeugen (Art. 1 Buchstabe p) der in den Anhängen 6 und 7 dieses Übereinkommens angeführten Gruppe B ein leichter Anhänger verbunden werden; damit kann auch ein Anhänger, dessen höchstes zulässiges Gesamtgewicht 750 kg (1650 Pfund), aber nicht das Eigengewicht des Kraftfahrzeuges (Art. 1 Buchstabe p) übersteigt, verbunden werden, wenn die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte der so verbundenen Fahrzeuge 3500 kg (6600 Pfund) nicht übersteigt;“.

(73.) Zu Abs. 5:

Da Zugmaschinen auch Kraftwagen im Sinne des Abs. 1 Z. 1 sind, dürfen sie auch auf Grund einer Lenkerberechtigung für die Gruppe B gelenkt werden.

(73 a.) Zu Abs. 5:

Im vorletzten Satz wird das Lenken von Sattelkraftfahrzeugen in der Form geregelt, daß je nach der Verwendungsbestimmung und dem höchsten zulässigen Gesamtgewicht des Sattelanhängers die erforderliche Gruppe der Lenkerberechtigung festgesetzt wird. Der letzte Satz behandelt den Fall analog, daß ein Anhänger zur Beförderung von Gefährlichen Gütern mit einem Zugfahrzeug ohne diese besondere Verwendungsbestimmung gezogen wird.

(73 b.) Zu Abs. 6:

Diese Bestimmung enthält die materielle Vorschrift, daß Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt über 55° C (Heizöl) in Tankfahrzeugen auch durch Lenker ohne Lenkerberechtigung für die Gruppe H befördert werden dürfen, wenn diese nur die besondere Berechtigung hierfür (§ 68 Abs. 4) besitzen.

Zu § 67:

(74.) Zu Abs. 4:

Die Einschränkung auf „gemäß § 73 Abs. 1“ ist sachlich nicht vertretbar, da diese Bestimmung auch bei der vorübergehenden Entziehung gelten muß.

(75.) Zu Abs. 6:

Die Einengung auf den äußerst seltenen Fall einer Erweiterung auf die Gruppen D, E „und“ H beruht auf einem Irrtum und wäre sachlich nicht vertretbar.

(75 a.) Zu Abs. 9:

Verfahrensrechtliche Vorschriften:

Zu § 68:

(75 b.) Zu Abs. 4:

Hier werden die materiellen Voraussetzungen für die Erteilung der Berechtigung, nämlich die geforderte Fahrpraxis und ihre Berechnung festgesetzt.

Zu § 71:

(75 c.) Zu Abs. 1:

Vorschrift über die Eintragung des Vermerkes in den Führerschein.

Zu § 77:**(75 d.) Zu Abs. 3:**

Entsprechende Bestimmung für Heeresführerscheine.

Zu § 82:**(76.) Zu Abs. 5:**

Auch bei Fahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen darf es nicht möglich sein, daß die Ladung die Länge des Fahrzeuges um mehr als ein Viertel überschreitet oder daß Kraftwagenzüge schwerer sind als 38.000 kg oder länger als 18 m. Auch hier müssen die Ausnahmemöglichkeiten des § 101 Abs. 5 und des § 104 Abs. 9 gegeben sein.

Zum zweiten Halbsatz siehe die Bemerkung zu § 40 Abs. 4 (47.).

Zu § 92:**(77.) Zu Abs. 1:**

Richtigstellung.

Zu § 99:**(78.) Zu Abs. 2:**

Auch bei Geräten, zusätzlichen Aufbauten und Vorrichtungen zur Beförderung von Gütern muß eine Ersatzvorrichtung für verdeckte Scheinwerfer, Leuchten oder Rückstrahler gestattet sein und auch gefordert werden.

(79. und 80.) Zu Abs. 3 und 4:

Siehe Bemerkung zu § 14 Abs. 1 bis 8 (12 bis 15, 18, 19 und 21).

Zu Abs. 3:

Alle aus dem Ausland importierten Fahrzeuge weisen eine Warnvorrichtung auf, mit der mit Fernlicht optische Warnzeichen abgegeben werden können, ohne daß die übrige Fahrzeugbeleuchtung eingeschaltet ist. Diesen Tatsachen soll Rechnung getragen werden, damit nicht wie bisher alle importierten Fahrzeuge umgebaut werden müssen.

(81.) Zu Abs. 5:

Da bei der bisherigen Fassung Zweifel über die Verwendung der Nebelscheinwerfer bestanden, wurde der Text ohne inhaltliche Änderung übersichtlicher gestaltet.

Zu § 100:**(82.) Zu Abs. 1:**

Siehe Bemerkung zu § 22 Abs. 2 (33.).

Zu § 101:**(83.) Zu Abs. 7:**

Die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes haben hier nicht das höchste zulässige Gesamt-

gewicht und die höchsten zulässigen Achslasten zu prüfen, was schon auf Grund von Dokumenten möglich wäre, sondern durch Abwiegen das faktische Gesamtgewicht und die faktischen Achslasten festzustellen.

Zu § 102:**(84.) Zu Abs. 2:**

Die Schaltung, mit deren Hilfe mit allen Blinkleuchten gleichzeitig Licht ausgestrahlt werden kann, kann auch für Taxi-Alarmanlagen verwendet werden.

(85.) Zu Abs. 5:

Wenn das Gesetz der Partei das Recht zubilligt, die Verlustanzeige als Ersatz für den Führerschein oder die sonstigen in den lit. b bis e angeführten Dokumente zu verwenden, dann muß auch die Behörde verpflichtet sein, eine Bestätigung über die Verlustanzeige auszustellen. Da es aber unzumutbar wäre, die Ausstellung auf die oft weit vom Ort der Feststellung des Verlustes entfernte Behörde zu beschränken, muß auch die nächste Dienststelle des öffentlichen Sicherheitsdienstes zur Ausstellung verpflichtet sein.

Zu § 102:**(85 a.) Zu Abs. 5 a:**

Wenn der Lenker Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt über 55° C mit einem Tankfahrzeug für Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt unter 55° C befördert, muß er den Organen der öffentlichen Sicherheit die Höhe des Flammpunktes nachzuweisen haben.

Zu § 103:**(85 b.) Zu Abs. 8:**

Der Zulassungsbesitzer muß dafür sorgen, daß dem Lenker der im § 102 Abs. 5 a angeführte Nachweis zur Verfügung steht. Als Nachweis werden auch die Ladepapiere genügen, wenn aus ihnen hervorgeht, daß die beförderte Flüssigkeit einen Flammpunkt von mehr als 55° C hat.

Zu § 104:**(86.) Zu Abs. 1:**

Siehe nunmehr Abs. 9 (88.).

(87.) Zu Abs. 8:

Verdeutlichung des Textes.

(88.) Zu Abs. 9:

Wenn nur durch die Summe der faktischen Gesamtgewichte die Grenze von 38.000 kg nicht überschritten werden darf, so ist es möglich, Kraftwagenzüge mit einer weit höheren Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte zu

lenken. Ob ihr faktisches Gesamtgewicht höher ist als 38.000 kg, könnten die Organe der Straßenaufsicht nur mit einer Waage feststellen, nicht aber durch bloße Kontrolle des Zulassungsscheines. — Der Vorschrift des ersten Satzes unterliegen auch die Sattelkraftfahrzeuge, da ein Sattelkraftfahrzeug als ein mit einem Sattelzugfahrzeug gezogener Sattelanhänger betrachtet werden muß. Siehe auch die Bemerkungen zu § 4 Abs. 6 und 7 (6. und 7.). — Die bisher fehlende Möglichkeit einer Ausnahmegewilligung wurde analog zu § 101 Abs. 5 geschaffen.

Zu § 105:

(89.) Zu Abs. 6:

Nicht zugelassene Fahrzeuge müssen nicht genehmigt sein und müssen daher auch kein „höchstes zulässiges“ Gesamtgewicht haben. Es kommt hier auch nur auf das faktische Gesamtgewicht an.

Zu § 106:

(90.) Zu Abs. 2:

Die Motorkarren wären hier zu berücksichtigen, weil sie auch eine Ladefläche haben.

(91.) Zu Abs. 3:

Die auf der Ladefläche von Lastkraftwagen beförderten Personen können nicht bei den Personen mitgezählt werden, für die Sitzplätze vorhanden sind, es sei denn, daß die Gesamtzahl der mit dem Fahrzeug beförderten Personen acht übersteigt.

(92.) Zu Abs. 6:

Statt der bisherigen Aufzählung der Schulen würde der Eindeutigkeit und Vollständigkeit halber auf die entsprechende Bestimmung des Schulpflichtgesetzes Bezug genommen. Auch für die Kinder von Kindergärten besteht der gleiche Bedarf einer Erleichterung wie bei den Schülertransporten.

Zu § 107:

(93.) Zu Abs. 1:

Siehe Bemerkung zu § 22 Abs. 6 (36.).

Zu § 113:

(94.) Zu Abs. 1:

Die hier vorgeschriebene Anzeige ist erforderlich, um die Kontrolle des Fahrschulbetriebes durch den Landeshauptmann zu gewährleisten.

Zu § 118:

(95.) Zu Abs. 4:

Es kommt nach der zweiten nicht bestandenen Prüfung nur eine Wiederholung in Frage.

Zu § 124:

(96.) Zu Abs. 2:

Für den Fall des Personalmangels hinsichtlich der Sachverständigen für die Genehmigung von Zubehör (§ 35) muß eine Möglichkeit der Heranziehung von Absolventen einer Höheren technischen Lehranstalt geschaffen werden, die diesen Aufgaben auch durchaus gewachsen sein können.

Zu § 129:

(97. bis 99.):

Die Bestimmungen, wonach beamtete Prüfer oder Ärzte ihre Vergütungen nach kraftfahrrechtlichen Vorschriften erhalten sollen, hat zu erheblichen personalpolitischen Schwierigkeiten geführt. Diese sind durch die Aufhebung der Bestimmungen des § 66 Abs. 2 der KDV. 1967 über das Limit durch den Verfassungsgerichtshof nahezu unlösbar geworden. Es besteht daher die dringende Notwendigkeit, zur altbewährten Lösung des § 107 des Kraftfahrzeuggesetzes 1955 zurückzukehren, wonach die aktiven Beamten ihre Vergütungen nach dienst- und besoldungsrechtlichen Vorschriften erhalten sollen.

Zu § 132:

(100.) Zu Abs. 1:

Richtigstellung.

(101.) Zu Abs. 7:

Wenn Verordnungsbestimmungen erforderlich sind, die nur auf neue Fahrzeuge, nicht aber auch auf bereits zugelassene anwendbar sind, würden die Bestimmungen des KFG. 1967 nicht als gesetzliche Deckung ausreichen. Es ist daher unerlässlich, daß auch für Übergangsbestimmungen in Verordnungen eine gesetzliche Grundlage geschaffen wird, damit bereits zugelassene Fahrzeuge durch Verordnungsbestimmungen entweder überhaupt oder nur für bestimmte Übergangsfristen ausgenommen werden können. Eine solche Übergangsbestimmung würde besonders auch für die vom Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie an die zur Begutachtung berufenen Stellen ausgesendete 3. Novelle zur Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung 1967 erforderlich sein, die dann auf Grund der vorgeschlagenen gesetzlichen Ermächtigung zum Beispiel auch die dringend notwendige Ausstattung von Traktoren mit Überschlageschutzvorrichtungen und Gesundheitssitzen in vollziehbarer Weise regeln könnte.

Zu § 136:

(102. und 103.):

Da es sich bei § 59 Abs. 5 um eine zivilrechtliche Bestimmung handelt, muß die federführende Vollziehung dem Bundesminister für Justiz zukommen.