

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

Bericht des Handelsausschusses

über die Regierungsvorlage (205 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967 abgeändert wird (Kraftfahrgesetz-Novelle 1970) und

über den Antrag der Abgeordneten Dr. Mussil und Genossen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967, BGBl. Nr. 267, geändert wird (11/A)

Am 3. Juni 1970 haben die Abgeordneten Dr. Mussil, Dr. Hauser, Dr. Haider, Dr. Kohlmaier, Minkowitsch, Dr. Spannocchi und Genossen den Antrag 11/A betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967, BGBl. Nr. 267, abgeändert wird, im Nationalrat eingereicht. Die Bundesregierung hat dem Nationalrat am 10. November 1970 den Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967 geändert wird (Kraftfahrgesetz-Novelle 1970) vorgelegt.

Zur Vorberatung der Regierungsvorlage (205 der Beilagen) wurde am 12. November 1970 ein neungliedriger Unterausschuß gewählt, dem von der Sozialistischen Partei Österreichs die Abgeordneten zum Nationalrat Egg, Ing. Hobl, Adam Pichler und Skritek, von der Österreichischen Volkspartei die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Fiedler (Vorsitzender), Dr. Kainer, Ofenböck und Westreicher sowie von der Freiheitlichen Partei Österreichs der Abgeordnete zum Nationalrat Meißl angehörten. Diesem Unterausschuß wurde vom Handelsausschuß in seiner Sitzung am 5. Februar 1971 noch der Antrag 11/A der Abgeordneten Dr. Mussil und Genossen zur Vorberatung zugewiesen.

Im Zuge der intensiven Beratungen des Unterausschusses, an denen der Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie Dr. Staribach sowie zahlreiche Ministerialbeamte und

Experten teilnahmen, hat man sich auch sehr eingehend mit Fragen des Umweltschutzes und technischen Möglichkeiten zur Herabsetzung des Gehaltes an Bleiverbindungen in Kraftstoffen befaßt. In diesem Zusammenhang wurde vom Unterausschuß eine Exkursion in das Prüfzentrum der Österreichischen Mineralölverwaltung Wien-Lobau veranstaltet.

Der Unterausschuß hat zur Regierungsvorlage (205 der Beilagen) weit über 100 Abänderungsvorschläge erarbeitet, die zum Teil auch einen Vorsprung auf das in den Erläuternden Bemerkungen zur Regierungsvorlage erwähnte Übereinkommen über den Straßenverkehr vom 8. November 1968 darstellen. Dieses Abkommen wurde von Österreich unterzeichnet, ist aber bisher noch nicht ratifiziert worden, da eine einheitliche Übersetzung für den deutschen Sprachraum (Bundesrepublik Deutschland, Österreich, Schweiz) noch nicht fertiggestellt werden konnte.

Den von den Abgeordneten Dr. Mussil und Genossen im Initiativantrag vorgebrachten Anregungen wurde — soweit sie die Unterstützung des Ausschusses fanden — im vorliegenden Gesetzestext inhaltlich Rechnung getragen, sodaß der Initiativantrag (11/A) damit als erledigt angesehen werden kann.

Die vorgeschlagene Abänderung des § 134 ist das Ergebnis der parlamentarischen Beratungen über die Z. 2 des Art. II des Initiativantrages der Abgeordneten Dr. Hauser und Genossen betreffend ein Verkehrsrecht-Anpassungsgesetz 1971 (53/A). Zur Behandlung dieser Materie hat der Handelsausschuß gleichfalls einen Unterausschuß eingesetzt, dem von der Sozialistischen Partei Österreichs die Abgeordneten zum Nationalrat Blecha, Ing. Hobl, Lona Murowatz, Dr. Reinhardt, Schieder und Skritek, von der Österreichischen Volkspartei die Abgeordneten zum Nationalrat Dipl.-Ing. Dr. Johanna Bayer, Dr. Gruber,

Dr. H a u s e r, Dr. K a r a s e k, DDr. K ö n i g und Dr. K r a n z l m a y r sowie von der Freiheitlichen Partei Österreichs der Abgeordnete zum Nationalrat Z e i l l i n g e r (Vorsitzender) angehörten.

Der von diesem Unterausschuß erarbeitete Text wurde unverändert in den gegenständlichen Gesetzestext übernommen.

Zu den vom Handelsausschuß vorgeschlagenen Abänderungen gegenüber dem Gesetzentwurf in 205 der Beilagen (Artikel I) ist im wesentlichen folgendes zu bemerken:

Zu Z. 3:

(Zu § 2 Z. 20):

Gemäß § 65 Abs. 1 Z. 2 ist das Lenken von „Motorkarren, auch wenn mit ihnen Anhänger gezogen werden“, mit einer Lenkerberechtigung für Gruppe F zulässig. Die gegenständliche Erhöhung der bisherigen Höchstgrenzen der Definition von 3500 kg und 25 km/h, auf die die bisherigen Lenkerprüfungen gemäß § 70 Abs. 2 3. Satz „Bedacht zu nehmen hatten“, berechtigt auch die bisherigen Besitzer einer Lenkerberechtigung für die Gruppe F, einen 5000 kg schweren und naturgemäß entsprechend breiten und langen, in seinen Abmessungen einem mittelgroßen Lastkraftwagen ähnlichen Motorkarren mit zwei großen Anhängern bei einer Geschwindigkeit von 40 km/h zu lenken. Die Motorkarren mit mehr als 3500 kg und mehr als 25 km/h Höchstgeschwindigkeit müssen daher mindestens von den Erleichterungen des § 6 Abs. 2 (nur eine Bremse) und des § 18 Abs. 2 (keine Bremsleuchte) ausgenommen sein.

Eine grundsätzliche Ausnahme von den Bestimmungen des § 91 Abs. 2 ist nicht vertretbar, weil Erleichterungen denkbar sind, die auch für die schweren und schnellen Motorkarren in Betracht kommen. Der Verordnungsgeber wird daher vor der Festsetzung von Erleichterungen jeweils zu prüfen haben, ob diese für alle Arten von Motorkarren gewährt werden können oder ob sie allenfalls nur bei Motorkarren bis 3500 kg und 25 km/h möglich sind.

Zu Z. 5 und 9:

(Zu § 4 Abs. 2 a und Abs. 9 lit. d):

Der durch die Bauart und Ausrüstung des Fahrzeugs bestimmte Zweck würde es technisch bzw. wirtschaftlich unzumutbar machen, etwa bei Fahrzeugen mit Ladevorrichtungen mit Hebebrücke oder bei geländegängigen Fahrzeugen einen Unterfahrschutz anzubringen.

Zu Z. 6:

(Zu § 4 Abs. 2 b):

Um den Bedürfnissen des Umweltschutzes besser Rechnung zu tragen, wurde der Ausdruck

„gefährlichen“ Gehalt an Bleiverbindungen durch die strengere Fassung „gesundheitsschädlichen“ ersetzt.

Hinsichtlich der Frage der Bekämpfung der Gefährdung durch Kohlenmonoxyd bzw. Schwefeldioxyd in den Abgasen wurde die Verordnungsermächtigung des § 4 Abs. 10 lit. e als ausreichend erachtet.

Zu Z. 14:

(Zu § 6 Abs. 10):

Im § 6 Abs. 10 werden in der lit. a die leichten Anhänger und in der lit. b die landwirtschaftlichen Anhänger bis 1500 kg erwähnt, die mit mindestens gleich schweren Zugfahrzeugen gezogen werden. Im Anhang 5 Abs. 11 und 17 lit. c des Wiener Übereinkommens über den Straßenverkehr vom 8. November 1968 wird bestimmt:

„(11.) Unbeschadet der Bestimmungen in Abs. 17 Buchstabe c dieses Anhanges muß jeder Anhänger — ausgenommen leichte Anhänger — Bremsen haben, und zwar

- a) eine Betriebsbremse,
- b) eine Feststellbremse.“

In der Empfehlung des ECE-Dokuments W/TRANS/SC 1/238 Add. 1/Rev. 4 ist ausgesprochen, daß die im § 6 Abs. 10 lit. b angeführten Anhänger, soweit mit ihnen eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden darf, keine Bremsanlage aufweisen müssen.

Zu Z. 15:

(Zu § 6 Abs. 12):

Die im § 13 Abs. 5 zweiter Halbsatz angeführten landwirtschaftlichen Anhänger mit einer höchsten zulässigen Fahrgeschwindigkeit von 25 km/h müssen keine Sicherungsverbindung haben. Sie können daher nicht unter die im § 6 Abs. 12 zweiter Halbsatz angeführten Anhänger gezählt werden, die eine Sicherungsverbindung haben müssen.

Zu Z. 17:

(Zu § 8 Abs. 3):

Im geltenden Gesetzestext ist das durch die Worte „bestimmten Kreises“ zu ersetzende Wort „Wendekreises“ irrtümlich angewandt, weil für eine beabsichtigte objektive Beurteilung der Spurfolge von einem stets gleichgroßen Kreis aus gegangen werden muß, dessen Durchmesser durch Verordnung festzusetzen ist, während der Wendekreis der kleinste mit dem jeweils zu prüfenden Fahrzeug beschreibbare Kreis ist.

510 der Beilagen

3

Zu Z. 18:**(Zu § 10 Abs. 2):**

Im Anhang 5 Abs. 51 des Übereinkommens über den Straßenverkehr vom 8. November 1968 wird bestimmt:

„51. An jedem Kraftfahrzeug [Motorfahrzeug] (Artikel 1 Buchstabe p) und an jedem Anhänger

- a) müssen die durchsichtigen Stoffe, die Teile der Außenwand des Fahrzeuges einschließlich der Windschutzscheibe oder einer inneren Trennwand bilden, so beschaffen sein, daß bei Bruch die Gefahr von Körperverletzungen so gering wie möglich ist.“

Zu Z. 21:**(Zu § 12 Abs. 2):**

Es muß lediglich vermieden werden, daß durch das Aufwirbeln von Staub u. dgl. durch den Abgasstrahl insbesondere nachfahrende Lenker behindert werden. Dazu ist nicht erforderlich, daß die Mündung des Auspuffrohres „nicht gegen die Fahrbahn“ gerichtet ist. Die modernen Konstruktionen haben einen Mittelweg gefunden, dem Rechnung getragen werden soll.

Zu Z. 23 und 24:**(Zu § 13 Abs. 2 und 5):**

Im Anhang 5 Abs. 58 des Übereinkommens über den Straßenverkehr vom 8. November 1968 wird bestimmt:

„58. Anhänger außer Sattelanhänger müssen, wenn sie nicht die in Absatz 16 dieses Anhangs vorgesehene selbsttätige Bremse haben, zusätzlich zur Anhängevorrichtung eine Hilfsverbindung (Kette, Seil und dergleichen) haben, die bei Bruch der Anhängevorrichtung verhindert, daß die Deichsel den Erdboden berührt, und die eine gewisse Führung des Anhängers aufrecht erhält.“

Zu Z. 28 und 29:**(Zu § 14 Abs. 4 und 5):**

Anhang 5 Abs. 24 lit. a des Übereinkommens über den Straßenverkehr vom 8. November 1968 bestimmt:

„24. a) Jedes Kraftfahrzeug [Motorfahrzeug] (Artikel 1 Buchstabe p) — ausgenommen zweirädrige Krafträder [Motorräder] ohne Seitenwagen [Beiwagen] — muß hinten eine gerade Zahl von roten Schlußleuchten [Schlußlichtern] haben, die nachts bei klarem Wetter auf mindestens 300 m (1000 Fuß) sichtbar sind, ohne andere Verkehrsteilnehmer in unzumutbarer Weise zu blenden oder zu belästigen. Auf keiner Seite darf der von der Längsmittellebene des Fahrzeugs am weitesten entfernte Punkt der Lichtaustrittsfläche von der breitesten Stelle

des Fahrzeugumrisses weiter als 0'40 m (16 Zoll) entfernt sein.“

Zu Z. 30:**(Zu § 14 Abs. 6):**

Österreich ist das einzige Land, in dem die Kennzeichenbeleuchtung bei Betätigung der Lichtlupe vorgeschrieben ist. Auf internationaler Ebene wurde festgestellt, daß eine derartige Vorschrift für die Verkehrssicherheit nicht von Bedeutung ist. Daher wäre eine Anpassung der österreichischen Vorschriften an die ausländische Automobilproduktion erforderlich.

Da die Schlußleuchten beim Abgeben von Blinkzeichen mit den Scheinwerfern nicht aufleuchten müssen und eine solche Schaltung auch praktisch nicht üblich ist, genügt es, vorzuschreiben, daß die Kennzeichenbeleuchtung nur zusammen mit den Schlußleuchten, also bei eingeschalteter übriger Fahrzeugbeleuchtung, Licht ausstrahlt.

Zu Z. 31:**(Zu § 14 Abs. 7):**

Da die Anzahl der Schlußleuchten nicht begrenzt ist, kann nicht, wie bei den Begrenzungsleuchten, von denen nur zwei erlaubt sind, von „weiteren“ Schlußleuchten gesprochen werden.

Zu Z. 35 und 44:**(Zu § 15 Abs. 2 und § 20 Abs. 2):**

Im Anhang 5 Abs. 38 des Übereinkommens über den Straßenverkehr vom 8. November 1968 wird bestimmt:

„38. Kraftfahrzeuge [Motorfahrzeuge] (Artikel 1 Buchstabe p) mit drei symmetrisch zur Längsmittellebene des Fahrzeugs angeordneten Rädern, die nach Artikel 1 Buchstabe n dieses Übereinkommens den Krafträder [Motorräder] gleichgestellt sind, müssen die in den vorstehenden Absätzen 21, 22, 23, 24 Buchstabe a, 27 und 31 vorgeschriebenen Einrichtungen haben. Übersteigt jedoch die Breite eines solchen Fahrzeugs nicht 1'30 m (4 Fuß 3 Zoll), so genügen ein Scheinwerfer für Fernlicht [ein Fernlicht] und ein Scheinwerfer für Abblendlicht [ein Abblendlicht]. Die Vorschriften über den Abstand der Lichtaustrittsflächen von der breitesten Stelle des Fahrzeugumrisses gelten dann nicht.“

Zu Z. 38:**(Zu § 18 Abs. 2 lit. b):**

Auch Zugmaschinen der Klasse II können so gebaut sein, daß mit ihnen 25 km/h nicht überschritten werden können. In der Empfehlung der ECE, Dokument W/TRANS/SC 1/238 Add. 2/Rev. 4, ist auch für solche Fahrzeuge die Befreiung von der Bremsleuchte vorgesehen.

4

510 der Beilagen

Zu Z. 41:**(Zu § 19 Abs. 1):**

Da die allgemein als Pannenwarnvorrichtung bezeichnete Vorrichtung auch bei Schülertransporten zum Schutz ein- und aussteigender Schüler und bei Mannschaftstransporten zum Schutz auf- und absitzender Mannschaft verwendet werden soll, muß diese Vorrichtung eine entsprechende Begriffserweiterung erfahren.

Zu Z. 42:**(Zu § 19 Abs. 2):**

Es müssen auch die Fahrzeuge erfaßt werden, bei denen die Blinkleuchten an den Längsseiten und vorne oder an den Längsseiten und hinten angebracht sind.

Zu Z. 45:**(Zu § 20 Abs. 2 sechster Satz):**

Die Nebelschlußleuchte soll anzeigen, daß es sich um ein mehrspuriges, mindestens mehr als 1 m breites Fahrzeug handelt.

Die Verwendung von Nebelschlußleuchten ist bei Tag und dichtem Nebel unbestritten von Vorteil. Die üblicherweise große Unterschiedlichkeit der Nebelbeschaffenheit läßt die Verwendung von Nebelschlußleuchten bei Dunkelheit jedoch problematisch erscheinen. In diesem Fall ist der Wert der Nebelschlußleuchte auch wegen der Gefahr der Nebelblendung durch Schleierwirkung umstritten. Diesbezüglich sind internationale Untersuchungen im Gange.

Diese Untersuchungen erstrecken sich auch auf die Erhöhung der Lichtstärke der Schlußleuchten üblicher Art im Zusammenhang mit der Tag/Nachtschaltung.

Die Forschungsgruppe S 2 „Beleuchtung, Sicht und Unfälle“ der OECD kam am 22. Jänner 1971 u. a. zu dem Schluß, daß für Nebelschlußleuchten erst noch zu untersuchen ist, ob deren Benützung auch bei Dunkelheit und dichtem Nebel zuglassen werden könne.

Im übrigen sind z. B. in der Bundesrepublik Deutschland die Nebelschlußleuchten erlaubt, während sie z. B. in der Schweiz, in Frankreich und in Italien verboten sind.

Im Hinblick darauf, sowie wegen des Fremdenverkehrs und der ins Ausland fahrenden Österreicher erscheint die obligate Ausrüstung der Kraftfahrzeuge und Anhänger mit Nebelschlußleuchten in Österreich derzeit nicht angebracht.

Zu Z. 47:**(Zu § 20 Abs. 5):****(Zu lit. d):**

Es handelt sich hier nicht um einen Dienst, der irgendeiner Notsituation begegnen soll, son-

dern um einen ausgesprochenen Bereitschaftsdienst, bei dem Ärzte auf Abruf zur Verfügung stehen.

(Zu lit. f):

Die Erfahrungen der Praxis haben erwiesen, daß es unerlässlich ist, auch für privaten Industrieunternehmungen gehörende Ölalarmfahrzeuge und dergleichen, die bestens ausgerüstet sind und mit großem Erfolg eingesetzt werden, Blaulicht bewilligen zu können.

Zu Z. 48:**(Zu § 21):**

Die Forderung des Anhangs 5 Abs. 49 und 50 des Übereinkommens über den Straßenverkehr vom 8. November 1968, daß für alle Kraftfahrzeuge mit Windschutzscheiben Scheibenwischer und Scheibenwaschanlagen vorgeschrieben sein sollen, also auch für einspurige Kraftfahrzeuge, ist derzeit technisch und wirtschaftlich unzumutbar.

Die Beschränkung der Befreiung von Scheibenwaschvorrichtung und Defroster nur für Zugmaschinen hat sich in der Praxis als zu eng erwiesen. Das einzige vertretbare Kriterium für die Befreiung ist hier die Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h.

Zu Z. 54:**(Zu § 24 Abs. 2 lit. b):**

Als „Wasserwerfer“ wird das ganze Fahrzeug bezeichnet und nicht die Vorrichtung zur Erzeugung eines Hochdruckstrahles.

Zu Z. 58:**(Zu § 28 Abs. 7):**

Der immer häufiger vorkommende Erwerb von für die Verwendung im Ausland bestimmten Fahrzeugen in Österreich, die nicht den österreichischen, sondern nur den Bestimmungen des Landes entsprechen, in dem sie endgültig zum Verkehr zugelassen werden sollen, ergibt die Notwendigkeit, auch Typen oder einzelne Fahrzeuge zu genehmigen, die nicht den inländischen Vorschriften, sondern nur den Vorschriften der internationalen Vereinbarungen entsprechen, die für Österreich gelten. Solche Genehmigungen werden an die Bedingung zu knüpfen sein, daß das Fahrzeug, wie alle übrigen im Ausland zugelassenen Fahrzeuge (§ 79 Abs. 1), nicht länger als ein Jahr im Inland verwendet wird. Solche Fahrzeuge sollen daher nur gemäß § 38 vorübergehend zugelassen werden dürfen.

Zu Z. 59:**(Zu § 31 Abs. 2):**

Aus Gründen des Kundendienstes sind die Erzeuger bestrebt, den Käufern die Mühen der

510 der Beilagen

5

Antrag- und Parteistellung abzunehmen, um ihnen das bereits genehmigte Fahrzeug liefern zu können. Da diese Besorgung bei Käufern aus entfernteren Orten für den Erzeuger eine erhebliche Belastung darstellt, ist die vorgesehene Möglichkeit der Wahl der Zuständigkeit eine erhebliche Erleichterung für die Wirtschaft.

Ob und inwieweit dem Gutachten auch ausländische Genehmigungsdokumente, Befunde oder Zeichnungen zugrunde gelegt werden können, wird durch Verordnung festzusetzen sein.

Zu Z. 63:**(Zu § 35 Abs. 6):**

Das Verböte, die in Frage stehenden Teile und Ausrüstungsgegenstände (insbesondere Scheinwerfer mit asymmetrischem Abblendlicht für den Linksverkehr) in Österreich feilzubieten, ist bereits im § 5 Abs. 1 enthalten. Es ist aber für die Praxis erforderlich, auch im Bescheid auszusprechen, daß die Type den Vorschriften nicht entspricht bzw. in welchem Zustand sie in Österreich entspricht.

Zu Z. 64:**(Zu § 36 lit. e):**

Das Lenken eines Fahrzeuges ohne Begutachtungsplakette soll verboten sein, damit stets leicht festgestellt werden kann, ob die vorgeschriebenen Fristen für die wiederkehrende Begutachtung eines im Verkehr befindlichen Fahrzeugs eingehalten wurden.

Zu Z. 67:**(Zu § 37 Abs. 4):**

Die Praxis hat ergeben, daß ein dringendes Erfordernis danach besteht, auch bereits das positive Ergebnis der Typen- oder Einzelprüfung als vorläufigen Nachweis im Sinne des § 37 Abs. 2 lit. a bedingt anzuerkennen, um den Antragstellern das Abwarten der oft aus technischen Gründen nicht vor einer gewissen Zeit zustellbaren Genehmigungsbescheide zu ersparen.

Zu Z. 68:**(Zu § 41 Abs. 2 lit. b):**

Auch die ausländische erste Zulassung soll dem Zulassungsschein zu entnehmen sein.

Das Übereinkommen über den Straßenverkehr vom 8. November 1968 bestimmt diesbezüglich u. a. in seinem Artikel 35 Abs. 1 lit. a und b.

„a) ... Diese Bescheinigung, der Zulassungsschein (Fahrzeugausweis) genannt, muß wenigstens enthalten: ... den Tag der ersten Zulassung (Immatrikulation) des Fahrzeugs; ...“

b) die Vertragsparteien oder ihre Teilgebiete können jedoch bestimmen, daß auf den auf ihrem Gebiet ausgestellten Bescheinigungen anstelle des Tages der ersten Zulassung (Immatrikulation) das Herstellungsjahr angegeben wird.“

Bei den Ländern die nur das Herstellungsjahr in die Zulassungsbescheinigung eintragen, wird daher mit dieser Angabe das Auslangen gefunden werden müssen.

Zu Z. 70:**(Zu § 41 Abs. 7):**

Da ein Wechselkennzeichen auch für drei Kraftfahrzeuge zugewiesen werden kann, ist die Bestimmung des § 41 Abs. 7 letzter Satz, daß in den Zulassungsschein „beide“ Kraftfahrzeuge einzutragen sind, unlogisch.

Zu Z. 76:**(Zu § 48 Abs. 1):**

Der Ausdruck „Steuerfahndung“ ist zwar nach wie vor allgemein üblich, kommt jedoch in keinem anderen Gesetz vor und bezeichnet nur eine Tätigkeit bestimmter Behörden. Diese Tätigkeit wird nach dem IV. Abschnitt des Finanzstrafgesetzes, BGBl. Nr. 129/1958, von den Finanzstrafbehörden ausgeübt.

Auch die Österreichischen Bundesbahnen haben einen Fahndungsdienst („Reklamations- und Ausforschungsstelle“). Dieser hat die Aufgabe, insbesondere auf großräumigen Bahnhöfen das diebische oder betrügerische Entladen oder Beladen von Waggons zu unterbinden. Das Entladen oder Beladen wird in der Regel nicht vom Bahnpersonal, sondern vom Personal der Absender oder Empfänger (Firmen) durchgeführt, sodaß Rechtsbrechern weitgehende Möglichkeiten gegeben sind. Die auf diese Weise den Österreichischen Bundesbahnen erwachsenden Schäden aus ihren Schadenersatzverpflichtungen ergeben jährlich Millionenbeträge. Die Kontrolle durch Organe der Österreichischen Bundesbahnen ist insbesondere dadurch erschwert, daß die einschlägigen Rechtsbrecher meist über ein gut organisiertes Aufpassersystem verfügen. Die bisherige Einschränkung auf besondere „amtliche“ Erhebungen, zu deren Durchführung ein Deckkennzeichen unerlässlich ist, ist daher zu eng, da nicht nur Erhebungen von Behörden geschützt werden müssen, sondern auch Erhebungen von unter der Haftung von Gebietskörperschaften betriebenen Unternehmungen z. B. den Österreichischen Bundesbahnen.

Siehe auch die Bemerkung zu Z. 134.

Zu Z. 78:**(Zu § 49 Abs. 3):**

Im Art. 36 Abs. 2 zweiter Satz des Übereinkommens über den Straßenverkehr vom 8. November 1968 wird bestimmt:

„Zieht ein Kraftfahrzeug [Motorfahrzeug] (Artikel 1 Buchstabe p) einen oder mehrere Anhänger, so muß der einzige oder der letzte Anhänger, wenn er nicht zugelassen [immatrikuliert] ist, das Kennzeichen [Kontrollschild] des Zugfahrzeuges führen.“ Die in Frage stehenden Kennzeichentafeln sind gemäß § 49 Abs. 4 rot mit weißer Schrift.

Zu Z. 84:

(Zu § 55 Abs. 1):

Die Behörde soll nur mehr verpflichtet werden, die wiederkehrende Überprüfung bei den in lit. a bis k angeführten Fahrzeugen durchzuführen, sofern diese nicht Dienstfahrzeuge im Sinne des letzten Satzes sind. Für Krafträder, Personenkraftwagen außer solchen zur entgeltlichen Personenbeförderung, Kombinationskraftwagen außer solchen zur entgeltlichen Personenbeförderung und zur Beförderung gefährlicher Güter und leichte Anhänger mit über 25 km/h höchster zulässiger Fahrgeschwindigkeit ist anstelle der wiederkehrenden Überprüfung die wiederkehrende Begutachtung vorgesehen.

Zu Z. 87:

(Zu § 56 Abs. 1):

Der Zulassungsbesitzer eines im § 57 Abs. 1 angeführten Fahrzeuges muß auch die Möglichkeit haben, sein Fahrzeug auf Antrag von der Behörde überprüfen zu lassen, da nicht mit Sicherheit damit gerechnet werden kann, daß Vereine oder Gewerbetreibende tatsächlich in genügender Anzahl Anträge auf Ermächtigung gemäß § 57 a Abs. 2 stellen und daß bei allen antragstellenden Vereinen oder Gewerbetreibenden die Voraussetzungen für die Ermächtigung vorliegen. Es kann auch für die Vereine oder Gewerbetreibenden keine Verpflichtung festgesetzt werden, die wiederkehrende Begutachtung durchzuführen. Ein Annahmezwang wäre hier unzumutbar und undurchsetzbar. Somit ist es durchaus möglich, daß Vereine oder Gewerbetreibende nicht willens oder nicht in der Lage sind, eine vom Zulassungsbesitzer gewünschte Begutachtung ihres Fahrzeuges durchzuführen. Die Überprüfung muß auch vorzunehmen sein, wenn die Fristen für die wiederkehrende Begutachtung nicht eingehalten wurden.

Zu Z. 88:

(Zu § 56 Abs. 4):

Wenn die Überprüfung beantragt oder wegen des Versäumnisses des Termines für die besondere Begutachtung durchgeführt wurde, soll der Kostenbeitrag auf jeden Fall zu entrichten sein, auch wenn keine Mängel festgestellt wurden.

Zu Z. 91:

(Zu § 57 Abs. 4):

Das Ermittlungsverfahren darüber, ob ein Verein für die Begutachtung der Fahrzeuge in dem

für ihn in Betracht kommenden Gebiet über die entsprechenden Sachverständigen und Einrichtungen verfügt, kann praktisch nur vom jeweiligen Landeshauptmann durchgeführt werden. Eine Entsendung von Erhebungsorganen aus dem Personalstand des Bundesministeriums für Handel, Gewerbe und Industrie wäre verwaltungsökonomisch unvertretbar. Die Entscheidung über die Ermächtigung ist aber nur auf Grund der Ergebnisse dieser Erhebungen möglich. Für diese Entscheidung kann daher nur der Landeshauptmann in Betracht kommen, weil hier keine übergeordneten Erwägungen, die nur zentralbehördlich zu entscheiden wären, in Betracht kommen. Einem vermeintlichen Ermessensmißbrauch ist wie überall durch das Berufungsrecht vorgebeugt. Der Landeshauptmann soll überdies zur beantragten Ermächtigung verpflichtet sein, wenn die gesetzlichen Voraussetzungen hiefür vorliegen.

Zu Z. 93:

(Zu § 57 a):

(Zu Abs. 1):

Bei den in lit. a bis d angeführten Fahrzeugen außer den im zweiten Satz angeführten soll der Zulassungsbesitzer verpflichtet sein, für die fristgerechte wiederkehrende Begutachtung durch einen hiezu ermächtigten Verein oder Gewerbetreibenden zu sorgen.

(Zu Abs. 2):

Auch für die Ermächtigung von Vereinen oder Gewerbetreibenden zur wiederkehrenden Begutachtung gilt das zu § 57 Abs. 4 hinsichtlich der Zuständigkeit des Landeshauptmannes Gesagte.

Vom Personal der Vereine oder Gewerbetreibenden kann zwar nicht die volle Qualifikation der im § 125 Abs. 2 Z. 2 angeführten Sachverständigen, insbesondere hinsichtlich der Ausbildung an Hochschulen oder Lehranstalten, gefordert werden. Es wird aber durch Verordnung eine dieser Qualifikation möglichst nahekommende Eignung des Personals als Voraussetzung für die Ermächtigung festzusetzen sein, damit auch die Begutachtung durch die Vereine oder Gewerbetreibenden als der Begutachtung bei der behördlichen Überprüfung gleichwertig gelten kann.

(Zu Abs. 3):

Dem Zulassungsbesitzer soll es freistehen, seiner Verpflichtung zur wiederkehrenden Begutachtung des Fahrzeuges auch durch eine beantragte besondere Überprüfung nachzukommen.

(Zu Abs. 5):

Die Kontrolle der Einhaltung der Fristen soll lediglich durch die angebrachte Begutachtungsplakette gewährleistet sein, da sich die bisherige

510 der Beilagen

7

Evidenzhaltung durch bürotechnische Mittel als zu aufwendig und nicht erfolgreich erwiesen hat. Die Begutachtungsplakette soll von den ermächtigten Vereinen oder Gewerbetreibenden nicht nur auf begutachteten, sondern auch auf noch nicht begutachteten Fahrzeugen anzubringen sein, damit vom Zeitpunkt des Inkrafttretens an (gemäß Art. III Abs. 4 mit 1. Jänner 1973) bei allen in Betracht kommenden Fahrzeugen die Fälligkeitstermine erkennbar sind.

(Zu Abs. 6):

Wenn die Begutachtungsplakette mit dem Kennzeichen des Fahrzeugs entwertet ist, kann ihre Anbringung am Fahrzeug dem Zulassungsbesitzer selbst überlassen werden, ohne daß die Gefahr eines Mißbrauches zu befürchten wäre.

(Zu Abs. 7 und 8):

Durch Verordnung wird das beste und zweckmäßige technische System für die Kontrolle durch Begutachtungsplaketten in seinen Einzelheiten festzusetzen sein.

Zu Z. 96:

(Zu § 59 Abs. 5):

Da nicht alle Vorschriften des Versicherungsvertragsgesetzes 1958 über die Pflichtversicherung auf die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung anzuwenden sind, sondern nur die im § 63 Abs. 5 KFG. 1967 angeführten, soll ausdrücklich ausgesprochen werden, daß auch hier nur diese Bestimmungen anzuwenden sind.

Im übrigen wird durch die vorgeschlagene Änderung das Versicherungsrisiko nicht erhöht, da dieser Versicherungsschutz schon bisher im Rahmen der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung gegeben war.

Zu Z. 97:

(Zu § 60 Abs. 2):

Bei der Aufteilung der Verwaltungskosten auf die einzelnen Prämiensätze besteht die Gefahr, daß sich insbesondere für Fahrzeuge mit geringeren Prämien ein übermäßig hoher Anteil an Verwaltungskosten ergibt. Es ist daher eine allgemein gehaltene Fassung erforderlich, die derartige Sonderbelastungen ausschließt.

Zu Z. 100:

(Zu § 64 Abs. 2):

In diesem Absatz werden die allgemeinen materiellen Voraussetzungen für die Erteilung der Lenkerberechtigung angeführt und die in den Abs. 3 und 4 geregelten speziellen Voraussetzungen erwähnt. Es fehlt aber die Verweisung

auf die restlichen materiellen Voraussetzungen, nämlich die des § 68 Abs. 1 und 3 bezüglich der Gruppe D.

Die Einführung der materiellen Voraussetzungen der Unterweisung in lebensrettenden Sofortmaßnahmen am Ort des Verkehrsunfalles wäre im Interesse der Bekämpfung vermeidbarer Erweiterungen von Personenschäden bei Verkehrsunfällen gelegen und als allgemein gestellte Forderung auch zumutbar, während eine „Ausbildung für die Leistung Erster Hilfe“, wie sie gemäß § 68 Abs. 1 bei Omnibuslenkern vorgeschrieben wird, weder allgemein gefordert noch durchgeführt werden könnte. Für einen zwei Doppelstunden währenden Kurs zur Unterweisung in lebensrettenden Sofortmaßnahmen besteht eine unter der Aufsicht des Bundesministeriums für soziale Verwaltung von einem Koordinationskomitee „Erste Hilfe“ herausgegebene Anleitung, deren freiwillige Anwendung bereits mit gutem Erfolg erprobt wurde. Die Unterweisungsgegenstände lauten:

1. Bergung aus akuter Gefahr,
2. Rettige Lagerung, insbesondere von Bewußtlosen,
3. Bekämpfung von Atem- und Herzstillstand,
4. Verhalten bei Blutungen,
5. Schockbekämpfung,
6. Verhalten bei Verbrennungen,
7. Schienen und Transport.

Die Unterweisung kann, ohne daß eine Verpflichtung hierzu besteht, sowohl in Fahrschulen als auch bei den Rettungsorganisationen oder bei Kraftfahrorganisationen durchgeführt werden. Die Unterweisung selbst soll jedoch nur von den Sanitätsorganisationen organisiert und durchgeführt werden. Die Lehrpersonen haben ohne Prüfung über das Erlernte eine Bestätigung über die Teilnahme am Kurs auszustellen, die von der Sanitätsorganisation beglaubigt wird und die ordnungsgemäße Durchführung der Unterweisung dokumentiert. Die Vorlage einer solchen Bestätigung soll zu den Voraussetzungen für die Erteilung der Lenkerberechtigung gehören.

Die Unterweisung soll grundsätzlich durch Ärzte erfolgen. Sind nicht genügend Ärzte vorhanden, so sollen auch besonders ausgebildete Laien herangezogen werden. Die Ausbildung solcher Laien soll Aufgabe der Sanitätsorganisationen sein und nach besonderen, vom Bundesministerium für soziale Verwaltung gebilligten Richtlinien erfolgen.

Zu Z. 103:

(Zu § 65 Abs. 1 Z. 2 Gruppe H):

Durch die Streichung der Gruppe H wird dem am 3. Juni 1970 (Nr. 11/A) eingebrachten Initiativantrag der Abgeordneten Dr. Mussil, Dr. Hauser, Dr. Haider, Dr. Kohlmaier, Minkowitsch und Dr. Spannocchi (II-53 der Beil. XII. GP.) inhaltlich Rechnung getragen.

Zu Z. 115:**(Zu § 75 Abs. 1):**

Die Beschränkung der Zuständigkeit auf die Wohnsitzbehörde schließt die Möglichkeit der Entziehung bei Personen ohne ordentlichen Wohnsitz im Bundesgebiet aus. Demnach ist eine Entziehung bei in das Ausland verzogenen Personen nicht mehr möglich, sodaß sie auch dann in Österreich Kraftfahrzeuge auf Grund einer ihnen erteilten Lenkerberechtigung lenken dürfen, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung nicht mehr gegeben sind. Es ist daher unerlässlich, die Zuständigkeit gemäß § 3 AVG. 1950 (Wohnsitzbehörde, Aufenthaltsbehörde, Anlaßbehörde) unbeschränkt zu belassen.

Zu Z. 117:**(Zu § 82 Abs. 5):**

Bei einer allfälligen Überprüfung von festgesetzten Höchstgrenzen für Gesamtgewichte und Achslasten von Fahrzeugen wird darauf Bedacht zu nehmen sein, daß sich durch Witterungseinflüsse während der Fahrt (Schneefall usw.) entschuldbare geringe Überschreitungen ergeben können.

Zu Z. 118:**(Zu § 88 Abs. 2):**

Der geltende Abs. 2 läßt die Auslegung zu, daß der Raum für den Lenker und für beförderte Personen vom Raum für beförderte Güter zur Gänze getrennt werden kann (Trennetz bis zur Decke). Da es eine derartige Vorschrift nur in Österreich gibt, entstehen bei Importfahrzeugen Schwierigkeiten.

Zu Z. 119:**(Zu § 89 a):**

Die Verwendung von Flüssiggas zum Antrieb von Kraftfahrzeugen nimmt vor allem in Städten aus Gründen des Umweltschutzes und der Rentabilität immer mehr zu. Es ist zu erwarten, daß die meisten Fahrzeuge, die an einen bestimmten Umkreis gebunden sind — wie städtische Omnibusse und Taxis — in Kürze auf Flüssiggas umgestellt werden. Ferner kann damit gerechnet werden, daß Zustelldienste, insbesondere Fahrzeuge der Brot- und Milchindustrie, diesem Beispiel folgen werden. Derzeit ist vor allem in Wien bereits ein Teil der städtischen Omnibusse und Taxis auf Flüssiggasbetrieb umgestellt.

(Zu lit. a):

Nur in komprimiertem Zustand ist das Flüssiggas eine Flüssigkeit. Wenn also durch Undichtwerden von Apparaturen oder Rohr-

leitungen Flüssiggas entspannt wird, so entsteht in ganz kurzer Zeit eine leicht entzündbare Gaswolke. Es sind daher bezüglich der Bauart und Ausrüstung besondere Sicherheitsmaßnahmen erforderlich, um einer derartigen Gefahr möglichst wirksam zu begegnen.

(Zu lit. b und c):

Infolge der leichten Entzündbarkeit des Gases ist es notwendig, daß sämtliche Teile der Flüssiggasanlage von geschulten Fachkräften überprüft werden und daß diese Teile auch für den Betrieb entsprechend gekennzeichnet sind.

(Zu lit. d):

Selbstverständlich müssen für den Betrieb einer solchen Anlage ähnlich den Kesselheizerbestimmungen (siehe Dampfkesselverordnung, BGBl. Nr. 83/1948) Bestimmungen für den Betrieb festgelegt werden. Wie beim Kesselbetrieb muß auch hier ein Evidenzbuch geführt werden. Aus diesem kann das überwachende Organ auf eventuell auftretende Fehler vorzeitig aufmerksam gemacht werden.

(Zu lit. e):

Die ausschließliche Zulässigkeit bestimmter Arten von Flüssiggas erscheint notwendig, da die Verwendung nicht aller auf dem Markt erhältlichen Flüssiggasarten aus Gründen der öffentlichen Sicherheit für den Antrieb von Kraftfahrzeugen gestattet werden kann.

Zu Z. 121:**(Zu § 98 Abs. 2):**

Die Erfahrung bei der Anwendungspraxis hat gezeigt, daß die Geltung dieser Bestimmung auch für Kraftwagenzüge deutlicher zum Ausdruck kommen muß, um Auslegungsschwierigkeiten zu begegnen.

Zu Z. 124:**(Zu § 99 Abs. 4):**

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

„d) die Begrenzungsleuchten [Begrenzungs- und Stadtleuchten, Standlichter] und die Schlußleuchten [Schlußlichter] müssen gleichzeitig mit dem Fernlicht, dem Abblendlicht oder den Nebelscheinwerfern [Nebellichtern] verwendet werden. Sie können allein verwendet werden, wenn das Fahrzeug hält oder parkt oder wenn auf anderen Straßen als Autobahnen und den in Artikel 25 Absatz 4 dieses Übereinkommens genannten Straßen (Autostraßen) die Beleuchtungsverhältnisse so sind, daß

510 der Beilagen

9

der Führer [Lenker] deutlich auf ausreichende Entfernung sehen kann und die übrigen Verkehrsteilnehmer das Fahrzeug auf ausreichende Entfernung wahrnehmen können.“

Im Art. 25 Abs. 4 wird hinsichtlich der Autostraßen bestimmt: „Hinsichtlich der Anwendung der Absätze 1, 2 und 3 dieses Artikels sind den Autobahnen die anderen dem Verkehr mit Kraftfahrzeugen [Motorfahrzeugen] vorbehaltenen Straßen gleichgestellt, die als solche ordnungsgemäß gekennzeichnet sind und zu denen von den angrenzenden Grundstücken aus keine Zufahrt besteht.“

Zu Z. 127:

(Zu § 100 Abs. 2):

Im ECE-Dokument W/TRANS/SC 1/238/Rev. 4 ist eine Regelung empfohlen, wonach nicht mehr zwischen Vorrichtungen zur Abgabe akustischer Warnzeichen für das Ortsgebiet und für Freilandstraßen (Starktonhörner) unterschieden werden darf.

Zu Z. 128:

(Zu § 101 Abs. 1 lit. d):

Die Nichterfüllung von bei Bewilligungen gemäß Abs. 9 erteilten Auflagen bedarf der ausdrücklichen gesetzlichen Strafsanktion.

Zu Z. 129:

(Zu § 101 Abs. 2):

Der bisherige Abs. 2 hat zu Auslegungsschwierigkeiten geführt und bedarf einer Verdeutlichung.

Zu Z. 130:

(Zu § 101 Abs. 5):

Für Transporte, bei denen weder die gesetzlichen Bestimmungen (Abs. 1) noch die durch Verordnung festgesetzten Voraussetzungen (Abs. 2 und 6) eingehalten werden können, ist die Möglichkeit einer Ausnahmebewilligung durch den Landeshauptmann erforderlich. Bei der Behandlung von überbreiten und überschweren Transporten über mehr als zwei Bundesländer besteht der gleiche Bedarf im Interesse der Partei, die Zuständigkeit der Zentralstelle festzusetzen, wie bei der eingeschränkten Zulassung.

Zu Z. 132:

(Zu § 102 Abs. 2):

Die Einschaltung der Alarmlinkanlage muß aus Gründen der Verkehrssicherheit sowohl auf

die angeführten wirklichen Bedarfsfälle als auch auf die ausschließliche Verwendung bei stehendem Fahrzeug eingeschränkt bleiben. Nur bei Taxifahrzeugen ist im Hinblick auf die betriebsmäßig möglichen Gefahrensituationen die Zulässigkeit der Einschaltung bei fahrendem Fahrzeug vertretbar.

Zu Z. 134:

(Zu § 103 Abs. 6):

Außer den zu besonderen Erhebungen verwendeten Fahrzeugen und den Fahrzeugen, deren Kennzeichen die Bezeichnung des sachlichen Bereiches enthalten (Polizei, Gendarmerie etc.), sollen alle für den öffentlichen Dienst bestimmten Fahrzeuge mit der Aufschrift „Dienstwagen“ versehen sein, also auch die Fahrzeuge für die bisher im § 103 Abs. 6 lit. a angeführten und nunmehr im § 48 Abs. 1 lit. a anzuführenden Personen, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob am Fahrzeug ein Deckkennzeichen geführt wird oder nicht. Es soll ferner die Aufschrift „Dienstwagen“ auch nicht mehr durch ein „allgemein bekanntes Symbol“ ersetzt werden, da der Kreis derartiger Symbole praktisch kaum zu umschreiben ist.

Zu Z. 135:

(Zu § 103 Abs. 8):

Verantwortlich für die Verwendung von Lenkern über 24 Jahre soll nur der Zulassungsbesitzer sein. Wäre der Lenker Normadressat, so würde er durch das Lenken, ohne das vorgeschriebene Mindestalter erreicht zu haben, den Versicherer im Schadensfall von der Verpflichtung zu Leistung befreien und hätte gerade bei den höchsten Risiken keinen Versicherungsschutz. Dies wäre unzumutbar, weil der Lenker bei einem Auftrag seines Dienstgebers, das Fahrzeug zu lenken, ohne das vorgeschriebene Mindestalter erreicht zu haben, in einen unzumutbaren Konflikt käme. Der Besitz der Lenkerberechtigung seit mindestens zwei Jahren ist gleich wie das Alter von mindestens 24 bzw. 20 Jahren vom Organ der öffentlichen Sicherheit kontrollierbar. Eine Glaubhaftmachung der Fahrpraxis auf Grund von zu erwartenden Zeugnissen könnte nur von der Behörde geprüft und gewertet werden und müßte von dieser als Nachweis für die Exekutivorgane bescheinigt werden. Das Erfordernis einer solchen Bescheinigung wäre aber sowohl für die Lenker als auch für die Behörde eine zu starke Belastung.

Zu Z. 137:

(Zu § 104 Abs. 2 lit. b):

Da landwirtschaftliche Anhänger gemäß § 13 Abs. 5 weder mit einer Bremse, durch die der losgelöste Anhänger selbsttätig zum Stehen ge-

10

510 der Beilagen

bracht wird, noch mit einer Sicherungsverbindung versehen sein müssen, müssen diese Anhänger auch hier ausgenommen sein.

Zu Z. 139:

(Zu § 104 Abs. 2 lit. e):

In der ECE-Empfehlung Dokument W/TRANS/SC 1/238/Add. 2/Rev. 4 wird bestimmt, daß landwirtschaftliche Anhänger mit Begrenzungsleuchten versehen sein müssen, wenn die äußersten Punkte des Anhängers mehr als 40 cm über die äußersten Punkte der Leuchtflächen der Begrenzungsleuchten des Zugfahrzeugs hinausragen.

Zu Z. 140:

(Zu § 104 Abs. 2 lit. f):

Die Nichterfüllung von bei Bewilligungen gemäß Abs. 9 erteilten Auflagen bedarf der ausdrücklichen gesetzlichen Strafsanktion.

Zu Z. 142:

(Zu § 104 Abs. 9):

Die größte Länge von Sattelkraftfahrzeugen muß wegen des Containerverkehrs auf 16 m erhöht werden. Da die Ausnahmewilligung im wesentlichen den gleichen Charakter hat wie die Ausnahmegenehmigung gemäß § 34 Abs. 1, müssen auch dieselben Ermessensrichtlinien gelten. Ein völliges Fehlen der Ermessensbeschränkung wäre nach der Judikatur des VfGH. nicht haltbar. Siehe auch zu § 101 Abs. 5 (Z. 130).

Zu Z. 144:

(Zu § 106 Abs. 1):

Kinder unter zwölf Jahren können weder mit Sicherheitsgurten noch immer mit eigenem Kindersitzkörbchen für Kleinkinder geschützt werden. Sie sind meist auch noch nicht in der Lage, sich selbst in geeigneter Weise an Haltegriffen anzuhalten. Ein Verbot ihrer Beförderung auf Plätzen der vordersten Sitzreihe ist daher zur Erhöhung ihrer Sicherheit erforderlich. Dieses Verbot ist aber bei Omnibussen nicht vollziehbar. Bei Schülertransporten würde das Verbot den Zweck der hiefür festgesetzten Erleichterung aufheben. Auch in der Landwirtschaft wäre ein Verbot der Kinderbeförderung weder zumutbar noch in Anbetracht der Geschwindigkeitsbegrenzungen und auch der hier in der Regel praktisch in Frage kommenden Fahrgeschwindigkeiten so dringend erforderlich wie bei den übrigen Fahrzeugen.

Zu Z. 147:

(Zu § 106 Abs. 6):

Die Praxis hat die Notwendigkeit ergeben, bei Schülertransporten und dergleichen auch eine

erwachsene Begleitperson mitbefördern zu dürfen, ohne daß die Höchstzahl der Schüler um mehr als zwei verringert wird (acht Personen). Auch für die Jugendfürsorgeanstalten besteht ein dringendes Bedürfnis nach der Erleichterung für Schülertransporte.

Zu Z. 148:

(Zu § 107 Abs. 1):

Für die im § 20 Abs. 5 lit. e angeführten praktischen Ärzte kommen fast durchwegs nur Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen in Betracht. Eine Ausnahme von den Bestimmungen des § 98 über die höchste zulässige Fahrgeschwindigkeit für bestimmte Fahrzeuge ist daher nicht erforderlich und wäre hinsichtlich anderer Fahrzeuge als Personenkraftwagen oder Kombinationskraftwagen auch im Hinblick auf die hiefür notwendige besondere Fahrausbildung nicht vertretbar. Im übrigen werden die straßenpolizeilichen Vorschriften über die Fahrgeschwindigkeit durch die kraftfahrtrechtlichen des § 98 nicht berührt.

Zu Z. 149:

(Zu § 107 Abs. 3):

Die Praxis hat erwiesen, daß bei Einsätzen des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Feuerwehr für die Hin- und Rückfahrten eine Ausnahme von den Bestimmungen über die Personenbeförderung unerlässlich ist.

Zu Z. 152:

(Zu § 116 Abs. 6):

Die Bestimmung des § 116 Abs. 6 in seiner derzeitigen Fassung gibt nur die Möglichkeit, Personen, bei denen die im § 109 Abs. 1 lit. b, e und g angeführten Voraussetzungen effektiv gegeben sind, unter den in dieser Bestimmung sonst vorgesehenen Voraussetzungen die Berechtigung zu erteilen, als Probefahrtschullehrer Unterricht zu erteilen. Es ist aber nicht einzusehen, daß eine solche Berechtigung nicht auch Personen erteilt werden kann, die zwar lediglich die im § 109 Abs. 1 lit. b und g angeführten Voraussetzungen erfüllen, aber ein in Österreich gültiges Reifezeugnis besitzen (§ 116 Abs. 1) oder denen gemäß § 109 Abs. 2 eine Befreiung vom Erfordernis der Erbringung des Nachweises über die erfolgreiche Absolvierung der im Abs. 1 lit. e angeführten Schulen oder gemäß § 116 Abs. 2 eine Befreiung vom Erfordernis des Besitzes eines in Österreich gültigen Reifezeugnisses erteilt wurde.

Zu Z. 153:

(Zu § 117 Abs. 1):

Diese Befreiungsmöglichkeit ist auch für Fahrlehrer erforderlich geworden, weil sich ein Mangel an Fahrlehrern, insbesondere für die

510 der Beilagen

11

Gruppen A, D und E, bemerkbar macht. Eine Ausdehnung auf diese Gruppen soll daher erleichtert werden.

Zu Z. 155:

(Zu § 123 Abs. 2):

„Verfolgungshandlungen“ können gemäß § 32 Abs. 2 VStG. 1950 nur von der Behörde gesetzt werden, nicht aber von Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes. Es kann sich hier nur um Maßnahmen für das von der Behörde durchzuführende Verwaltungsstrafverfahren handeln und nicht, wie die geltende lit. b besagt, auch um das Verfahren selbst.

Zu Z. 156:

(Zu § 123 Abs. 3):

Wurde einer Gemeinde gemäß § 94c StVO. 1960 die Besorgung der Angelegenheiten der Verkehrspolizei übertragen, so ergibt sich zwangsläufig, daß in gleicher Weise auch die Übertragung der kraftfahrrechtlichen Aufgaben zweckmäßig ist, bei denen es sich um die Vollziehung von Vorschriften handelt, deren Einhaltung durch die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes wahrzunehmen ist. Hierzu bedarf es einer Verordnungsermächtigung, nach der der Landeshauptmann in mittelbarer Bundesverwaltung diese Übertragung aussprechen kann. Die Übertragung wird sich auf die in der gegenständlichen Bestimmung angeführten Vorschriften zu beziehen haben.

Zu Z. 158:

(Zu § 129 Abs. 1):

Zu 1:

Außer den Ländern Tirol und Vorarlberg haben sich alle Länder für die Beibehaltung des geltenden § 129 Abs. 1 ausgesprochen, da die seinerzeit vorgebrachten Schwierigkeiten überwunden werden konnten und daher kein Grund für eine Änderung der nunmehr erfolgenden Vergütung der Leistungen von beamteten Sachverständigen auf kraftfahrrechtlicher Basis gegeben ist. Eine Rückkehr zur besoldungsrechtlichen Vergütung, wie sie im § 107 KFG. 1955 geregelt war, würde hingegen zu neuerlichen beträchtlichen Schwierigkeiten auf diesem Gebiet führen. Wenn auch Gewerbetreibende gemäß § 57 Abs. 4 ermächtigt werden, dann muß die Regelung über die Vergütungen auch für diese gelten.

Zu 2:

Im § 66 Abs. 2 KDV. 1967 wird bestimmt:

„Sachverständigen, die dem Personalstand einer Gebietskörperschaft angehören und sich nicht bereits im Ruhestand befinden, gebühren im Sinne des § 129 Abs. 1 letzter Satz des

Kraftfahrgesetzes 1967 nur 75 v. H. der im Abs. 1 angeführten Beträge. Der Gesamtbetrag für alle gemäß Abs. 1 abgegebenen Gutachten darf in einem Kalenderjahr für den Personalstand einer Gebietskörperschaft angehörende, sich nicht bereits im Ruhestand befindende Sachverständige oder Ärzte 12.000 S, für andere Sachverständige oder Ärzte 16.000 S nicht überschreiten.“

Der Verfassungsgerichtshof hat mit seinem Erkenntnis vom 26. Juni 1970, Zl. V 17/69, die Worte „für dem Personalstand einer Gebietskörperschaft angehörende, sich nicht bereits im Ruhestand befindende Sachverständige oder Ärzte 12.000 S“ mit folgender Begründung als gesetzwidrig aufgehoben:

„Es gibt keine gesetzliche Grundlage, die es erlauben würde, die jährliche Gesamtgebühr ungedacht der Anzahl und der Art der erstatteten Gutachten zu limitieren.“

Da sich die Aufhebung nur auf die fehlende gesetzliche Deckung der Verordnungsbestimmung im Gegenstande bezieht, die Beibehaltung der Bestimmung ihrem materiellen Inhalt nach aber unerlässlich ist, muß diese Regelung in das Gesetz aufgenommen werden.

Das Limit ist aus personal- und besoldungs-politischen Gründen bei beamteten Sachverständigen erforderlich. Für ein Limit bei nicht beamteten Sachverständigen gibt es keine sachliche Begründung. Überdies bildet ein Limit ein Hindernis, Sachverständige hauptberuflich anzustellen und erschwert im Falle des Mangels an Sachverständigen die Möglichkeit, solche in ausreichender Zahl zu finden.

Zu Z. 159:

(Zu § 129 Abs. 2):

Die Auszahlung der Vergütungen durch die Behörde, die das Gutachten eingeholt hat, hat zu großen Schwierigkeiten verrechnungstechnischer Art geführt und macht ein Evidenzthalten des Ausmaßes der Vergütungen für den einzelnen Beamten und damit die Überwachung der Erreichung des Limits nahezu unmöglich.

Zu Z. 160:

(Zu § 129 Abs. 3):

Im § 66 Abs. 3 KDV. 1967 wird bestimmt:

„(3) Die Gebietskörperschaft, die den Amtsaufwand der Behörde zu tragen hat, die ein im Abs. 1 angeführtes Gutachten eingeholt hat, hat bei Sachverständigen, die dem Personalstand einer anderen Gebietskörperschaft angehören und sich nicht bereits im Ruhestand befinden, dieser für den Ausfall an Dienstleistungen des Sachverständigen während seiner Gutachtentätigkeit eine Vergütung in der Höhe von jeweils 25 v. H. der im Abs. 1 angeführten Beträge zu leisten.“

12

510 der Beilagen

Die Höhe dieser Vergütung hat sich in der Praxis als zu gering erwiesen und zu erheblichen Differenzen geführt. Es wäre daher wieder zur gesetzlichen Festlegung der Vergütung von 50 v. H. zurückzukehren, wie sie das KFG. 1955 im Art. 3 seiner Anlage bestimmte:

„Die Vergütung für den nach § 107 zu er-setzenden Amtsaufwand beträgt jeweils 50 v. H. der im Art. 1 enthaltenen Ansätze.“

Zu Z. 162:

(Zu § 130 Abs. 2):

Zu 1:

Im Hinblick auf die Bedeutung der Mineralöl-wirtschaft für das Kraftfahrwesen soll dem Kraftfahrbeirat auch ein Vertreter dieses Interessenkreises angehören.

Zu 2:

Es sollen dem Kraftfahrbeirat gleich wie etwa für die Land- und Forstwirtschaft oder für die Vereine von Kraftfahrzeugbesitzern auch für die gewerbliche Wirtschaft und die unselbstständig Erwerbstätigen schlechthin sachverständige Berater angehören, die zu einer Begutachtung aus der Sicht der gesamten gewerblichen Wirtschaft beziehungsweise der Arbeitnehmerschaft befähigt sind, und nicht nur die unter Z. I Z. 1 bis 17 angeführten Vertreter eng umgrenzter Interessen-gebiete.

Zu Z. 165:

(Zu § 132 Abs. 3):

Die Anzahl der vor dem 1. Jänner 1968 angemeldeten Motorfahrräder ist noch immer so groß, daß die Durchsetzung ihrer Vorschriftmäßigkeit nach dem KFG. 1967 eine kaum zu bewältigende Belastung der Behörden bedeuten würde. Die Erstreckung der Übergangsfrist um 2 Jahre ist daher unerlässlich.

Zu Z. 166:

(Zu § 132 Abs. 4):

Es handelt sich hier nicht um eine Genehmigung im Sinne des § 28, sondern um eine Bewilligung als eigene Rechtsfigur. Diese Bewilligung muß objektiven Charakter haben, um zu gewährleisten, daß sie sich auf das Fahrzeug bezieht. Sie müßte sonst als ein dem Bescheid-empfänger verliehenes höchstpersönliches Recht bei jedem Wechsel des Zulassungsbewilligers neu erteilt werden. Die Dispensmöglichkeit soll auch auf nach dem Inkrafttreten des KFG. 1967 (1. Jänner 1968) zugelassene Fahrzeuge gegeben sein. Die auf Grund des Übereinkommens über die Annahme einheitlicher Bedingungen für die Genehmigung der Ausrüstungsgegenstände und

Teile von Kraftfahrzeugen und über die gegenseitige Anerkennung der Genehmigung (BGBl. Nr. 177/1971) anzuwendenden Regelungen werden auch in Zukunft häufiger zur Folge haben, daß Fahrzeuge nicht mehr den Vorschriften entsprechen, ihre Adaptierung aber aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen nicht vertretbar wäre.

Zu Z. 167:

(Zu § 132 Abs. 7):

Für Übergangsbestimmungen in Verordnungen, die nur auf neue Typen oder Fahrzeuge anwendbar sind, fehlt bisher eine gesetzliche Grundlage, die es erlauben würde, bereits genehmigte Typen oder Fahrzeuge entweder überhaupt oder nur für bestimmte Übergangsfristen von Bestimmungen der Verordnung auszunehmen.

Zu Z. 169:

(Zu § 134):

Die Verwaltungsbehörde soll eine Arreststrafe nur im Falle der Uneinbringlichkeit einer Geldstrafe und der Wiederholung verhängen können. Eine Arreststrafe neben einer Geldstrafe soll erst bei zweimaliger Wiederholung möglich sein.

Bei Verkehrsunfällen mit bloßem Sachschaden soll Straffreiheit gegeben sein, wenn die Polizei oder Gendarmerie verständigt wurde oder wenn die Beteiligten einander ihre Identität nachgewiesen haben. Das bisherige Kumulationsprinzip soll dem Absorptionsprinzip weichen.

Zu Z. 170:

(Zu § 136):

Die Vollzugsbestimmungen sollen unter Berücksichtigung der vorgeschlagenen Änderungen eine übersichtlichere Fassung erhalten.

In der Sitzung des Handelsausschusses vom 24. Juni 1971 wurde nach Wortmeldungen der Abgeordneten Dr. Fiedler, Ing. Hobl, Meißl und Ofenböck sowie des Bundesministers für Handel, Gewerbe und Industrie Dr. Staribacher die Regierungsvorlage (205 der Beilagen) unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Beratungen in den Unterausschüssen, die als gemeinsame Abänderungsanträge der Abgeordneten Ing. Hobl, Dr. Fiedler, Meißl und Genossen dem Handelsausschuß unterbreitet wurden, mit Stimmeneinhelligkeit angenommen.

Als Ergebnis seiner Beratung stellt somit der Handelsausschuß den Antrag, der Nationalrat wolle dem angeschlossenen Gesetzentwurf die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, am 24. Juni 1971

Adam Pichler
Berichterstatter

Staudinger
Obmann

**Bundesgesetz vom XXXXXXXXXX
1971, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967 ab-
geändert wird (Kraftfahrgesetz-Novelle 1971)**

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel I

Das Kraftfahrgesetz 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. Kraftrad ein Kraftfahrzeug mit zwei Rädern oder ein Kraftfahrzeug mit drei Rädern und einem Eigengewicht von nicht mehr als 400 kg;“

2. Im § 2 haben 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 entfallen.

3. Im § 2 hat die Z. 20 zu lauten:

„20. Motorkarren ein Kraftwagen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 5000 kg, der nach seiner Bauart und Ausrüstung dazu bestimmt ist, wahlweise als Lastkraftwagen oder als Zugmaschine, als Lastkraftwagen oder als selbstfahrende Arbeitsmaschine, als Zugmaschine oder als selbstfahrende Arbeitsmaschine oder als Lastkraftwagen, als Zugmaschine oder als selbstfahrende Arbeitsmaschine verwendet zu werden, und bei dem dauernd gewährleistet ist, daß mit ihm auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 40 km/h nicht überschritten werden kann;“

4. Im § 2 hat die Z. 28 zu lauten:

„28. Feuerwehrfahrzeug ein Kraftfahrzeug oder ein Anhänger, die nach ihrer Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Verwendung für Feuerwehren bestimmt sind;“

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 Anhänger außer Anhängerarbeitsmaschinen und Nachläufern müssen, soweit mit ihnen auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden kann oder darf und der hinterste Punkt des Fahrzeugs mehr als 1 m über die hinterste Achse hinausragt und wenn dies nicht mit dem durch die Bauart und Ausrüstung des Fahrzeugs bestimmten Verwendungszweck unvereinbar ist, hinten das Unterfahren des Fahrzeuges durch andere Kraftfahrzeuge verhindernende widerstandsfähige Aufbau- oder Rahmenteile oder Stoßstangen haben.“

6. 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 Fahrzeugs oder seiner Einrichtungen Kraftstoffe ohne gesundheitsschädlichen Gehalt an Bleiverbindungen (§ 11 Abs. 3) verwendet werden können.“

7. Im § 4 Abs. 6 hat die Z. 3 zu lauten:

„3. eine größte Länge von

- a) bei Kraftfahrzeugen und Anhängern, ausgenommen Sattelanhänger und Gelenkkraftfahrzeuge, 12 m,
- b) bei Gelenkkraftfahrzeugen 18 m.“

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

- „a) bei Fahrzeugen mit zwei Achsen, ausgenommen Sattelanhänger, 16.000 kg,
- b) bei Fahrzeugen mit mehr als zwei Achsen, ausgenommen Sattelanhänger, 22.000 kg,
- c) bei Gelenkkraftfahrzeugen ... 38.000 kg.“

9. 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 Aufbau- oder Rahmenteile oder Stoßstangen (Abs. 2 a).“

10. 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.“

11. 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 verwendert 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.“

12. Im § 6 hat der Abs. 2 zu lauten:

„(2) Zugmaschinen der Klasse I, Motorkarren (§ 91 Abs. 2), deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht 3500 kg nicht überschreitet und mit denen auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden kann, und Invalidenkraftfahrzeuge (§ 94) sowie Zugmaschinen der Klasse II, Transportkarren (§ 91 Abs. 1) und selbstfahrende Arbeitsmaschinen (§ 93), mit denen auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 30 km/h nicht überschritten werden kann, müssen nur eine Bremsanlage mit einer Betätigungs vorrichtung aufweisen, sofern diese nicht mit elektrischer Energie betrieben wird; diese Bremsanlage muß in der im Abs. 3 angeführten Weise feststellbar sein.“

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

14. Im § 6 hat der Abs. 10 zu lauten:

„(10) Anhänger müssen mindestens eine Bremse haben, die wirkt, wenn die Betriebsbremse des Zugfahrzeuges betätigt wird, und deren Wirksamkeit dem Gesamtgewicht des Anhängers entsprechend geregelt werden kann; dies gilt nicht für

a) leichte Anhänger, wenn sie dazu bestimmt sind, ausschließlich mit Kraftfahrzeugen gezogen zu werden, deren Eigengewicht das Doppelte des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes des Anhängers überschreitet, und

b) Anhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 1500 kg, die zur Verwendung im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes bestimmt sind, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden darf und die dazu bestimmt sind, mit Zugfahrzeugen gezogen zu werden, deren Eigengewicht nicht geringer ist als das höchste zulässige Gesamtgewicht dieser Anhänger.

Bei nicht unter lit. a oder b angeführten Anhängern muß eine Bremse so feststellbar sein, daß das Abrollen des Anhängers mit ihr, auch wenn er nicht mit dem Zugfahrzeug verbunden ist, durch eine ausschließlich mechanische Vorrichtung dauernd verhindert werden kann.“

15. Im § 6 hat der Abs. 12 zu lauten:

„(12) Anhänger müssen eine Vorrichtung aufweisen, durch die sie selbsttätig zum Stehen gebracht werden, wenn sie ohne den Willen des Lenkers nicht mehr durch die Anhängevorrichtung mit dem Zugfahrzeug verbunden sind; dies gilt jedoch nicht für Anhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 1500 kg und nur einer Achse oder mit zwei Achsen, deren Abstand 1 m nicht übersteigt, und die entweder mit dem Zugfahrzeug außer durch die Anhängerdeichsel auch durch eine Sicherungsverbindung (§ 13 Abs. 5) verbunden werden können oder zur Verwendung im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes bestimmt sind und mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden darf.“

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

„Räder von Kraftfahrzeugen, mit denen auf gerader, waagrechter 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

510 der Beilagen

15

Radabdeckungen wie Kotflügeln und dergleichen versehen sein.“

17. Im § 8 Abs. 3 hat der 1. Satz zu lauten:

„Durch Verordnung sind nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, die näheren Bestimmungen über den größten zulässigen Durchmesser des Wendekreises, die größte zulässige Breite des beim Beschreiben eines bestimmten Kreises mit dem äußersten und innersten Punkt des Fahrzeuges beschriebenen Kreisringes und das Erfordernis einer Lenkhilfe (Abs. 2) festzusetzen.“

18. Im § 10 hat der Abs. 2 zu lauten:

„(2) Durchsichtige Stoffe, die Teile der Außenwand des Fahrzeuges einschließlich der Windschutzscheibe oder einer inneren Trennwand bilden, müssen so beschaffen sein, daß bei Bruch die Gefahr von Körperverletzungen so gering wie möglich ist.“

19. Im § 11 hat die Überschrift zu lauten:

„Kraftstoffe, Kraftstoffbehälter, Kraftstoffleitungen und Gasgeneratoren“

20. 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.“

21. Im § 12 hat der Abs. 2 zu lauten:

„(2) Die Achse der freien Enden der Auspuffrohre darf nicht nach rechts gerichtet und nur so weit gegen die Fahrbahn geneigt sein, daß andere Straßenbenutzer durch die Einwirkung der Auspuffgase auf die Fahrbahn nicht behindert werden. Sie darf bei Kraftfahrzeugen zur Beförderung gefährlicher Güter nur nach links gerichtet sein.“

22. Im § 12 hat der Abs. 3 zu lauten:

„(3) Die näheren Bestimmungen über die Vorrangrichtungen zur Vermeidung von übermäßigem Lärm und die höchste zulässige Stärke des Betriebsgeräusches von Kraftfahrzeugen und Anhängern sowie über die Beschaffenheit der Vorrangrichtungen zur Dämpfung des Auspuffgeräusches

insbesondere im Hinblick auf ihre gleichbleibende Wirkung und unter Bedachtnahme auf ihre Korrosionsbeständigkeit sind nach dem jeweiligen Stand der Technik durch Verordnung festzusetzen.“

23. Im § 13 Abs. 2 1. Zeile ist nach dem Wort „Anhängern“ einzufügen „außer Sattelanhängern“.

24. Im § 13 Abs. 5 4. Zeile ist nach dem Wort „sind“ einzufügen „außer Sattelanhängern.“

25. 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 Fahrzeugs entfernt sein.“

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

27. Im § 14 hat der Abs. 3 zu lauten:

„(3) Kraftwagen müssen vorne mit zwei Begrenzungssleuchten 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. Begrenzungssleuchten müssen in gleicher Höhe und in gleichem Abstand von der Längsmittellebene des Fahrzeugs und so angebracht sein, daß die äußersten Punkte ihrer Leuchtflächen nicht mehr als 40 cm vom äußersten Rand des Fahrzeugs und die obersten Punkte ihrer Leuchtflächen nicht mehr als 120 cm über der Fahrbahn liegen. Begrenzungssleuchten müssen Licht ausstrahlen, wenn die im Abs. 1 angeführten Scheinwerfer oder Nebelscheinwerfer, Breitstrahler oder Teilfernlichtscheinwerfer Licht ausstrahlen.“

28. Im § 14 hat der Abs. 4 zu laufen:

„(4) Kraftwagen müssen hinten mit einer geraden Anzahl von Schlußleuchten ausgerüstet sein, mit denen nach hinten rotes Licht ausgestrahlt und anderen Straßenbenützern das Fahrzeug erkennbar gemacht und das richtige Abschätzen seiner Breite ermöglicht werden kann (Schlußlicht). Die Schlußleuchten müssen symmetrisch zur Längsmittellebene des Fahrzeugs und so angebracht sein, daß die innersten Punkte ihrer Leuchtflächen gleich weit und mindestens 30 cm von der Längsmittellebene des Fahrzeugs und die äußersten Punkte ihrer Leuchtflächen höchstens 40 cm vom äußersten Rand des Fahrzeugs entfernt sind und daß die untersten

Punkte ihrer Leuchtflächen nicht weniger als 40 cm und die obersten nicht mehr als 140 cm über der Fahrbahn liegen. Sie müssen Licht ausstrahlen, wenn die im Abs. 1 angeführten Scheinwerfer oder Nebelscheinwerfer, Breitstrahler, Teilfernlichtscheinwerfer oder Begrenzungsleuchten Licht ausstrahlen; dies gilt jedoch nicht, wenn mit den Scheinwerfern optische Warnzeichen abgegeben werden.“

29. Im § 14 hat der Abs. 5 zu lauten:

„(5) Kraftwagen müssen hinten mit einer geraden Anzahl von Rückstrahlern ausgerüstet sein, mit denen im Licht eines Scheinwerfers rotes Licht rückgestrahlt und anderen Straßenbenützern das Fahrzeug erkennbar gemacht und das richtige Abschätzen seiner Breite ermöglicht werden kann. Diese Rückstrahler dürfen nicht die Form eines Dreieckes haben; Gelenkkraftfahrzeuge müssen jedoch mit Rückstrahlern ausgerüstet sein, die die Form eines gleichseitigen Dreieckes haben und so angebracht sind, daß eine Spitze des Dreieckes nach oben gerichtet ist. Die Rückstrahler müssen symmetrisch zur Längsmittellebene des Fahrzeuges und so angebracht sein, daß die innersten Punkte ihrer Lichteintrittsflächen mindestens 30 cm von der Längsmittellebene des Fahrzeuges und die äußersten Punkte ihrer Lichteintrittsflächen höchstens 40 cm vom äußersten Rand des Fahrzeuges entfernt sind und daß die obersten Punkte ihrer Lichteintrittsflächen nicht mehr als 90 cm über der Fahrbahn liegen. Kraftwagen, deren Länge 8 m übersteigt, müssen an beiden Längsseiten mit je einem Rückstrahler ausgerüstet sein, mit dem im Licht eines Scheinwerfers gelbes Licht quer zur Längsmittellebene des Fahrzeuges rückgestrahlt werden kann; die obersten Punkte der Lichteintrittsflächen dieser Rückstrahler dürfen nicht höher als 90 cm über der Fahrbahn liegen. Omnibusse müssen vorne mit zwei 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 dessen größte Breite anderen Straßenbenützern erkennbar gemacht werden kann; die obersten Punkte der Lichteintrittsflächen dieser Rückstrahler dürfen nicht mehr als 60 cm über der Fahrbahn liegen.“

30. Im § 14 Abs. 6 hat der 2. Satz zu lauten:

„Die Kennzeichenleuchten müssen bei Dunkelheit und klarem Wetter das Ablesen des Kennzeichens auf mindestens 20 m gewährleisten und müssen Licht ausstrahlen, wenn mit den Schlussleuchten Licht ausgestrahlt wird.“

31. Im § 14 hat der Abs. 7 zu laufen:

„(7) Kraftwagen, deren größte Breite die im § 4 Abs. 6 Z. 2 festgesetzte Höchstgrenze überschreitet, müssen außer mit den im Abs. 3 ange-

führten Begrenzungsleuchten auf beiden Seiten vorne mit je einer weiteren Begrenzungsleuchte und hinten auf beiden Seiten mit mindestens je zwei Schlussleuchten (Abs. 4) ausgerüstet sein; die weiteren Begrenzungsleuchten und je eine Schlussleuchte auf jeder Seite müssen so am äußersten Rand des Fahrzeugs angebracht sein, daß anderen Straßenbenützern dessen größte Breite erkennbar gemacht werden kann. Diese Leuchten müssen Licht ausstrahlen, wenn die vorne am Fahrzeug angebrachten Scheinwerfer oder Leuchten mit Ausnahme der Suchscheinwerfer Licht ausstrahlen.“

32. Im § 14 Abs. 8 haben in der 12. Zeile die Worte „(Abs. 2), Stadtleuchten“ zu entfallen.

33. 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.“

34. Im § 15 Abs. 1 hat die lit. b zu laufen:

„b) wenn der Motor stillsteht, müssen bei Motorrädern mit einem Eigengewicht von nicht mehr als 100 kg und bei Motorfahrrädern die Scheinwerfer und Leuchten nicht wirksam sein; bei Motorrädern mit einem Eigengewicht von mehr als 100 kg müssen nur die Begrenzungs- und die Schlussleuchten wirksam sein;“

35. Im § 15 hat der Abs. 2 zu laufen:

„(2) Für mehrspurige Krafträder gelten die Bestimmungen des § 14; jedoch unterliegen mehrspurige Krafträder, deren Räder nicht symmetrisch zur Längsmittellebene des Fahrzeuges angeordnet sind oder deren größte Breite 130 cm nicht überschreitet, hinsichtlich der Scheinwerfer den Bestimmungen des Abs. 1 lit. a.“

36. 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 Fahrzeugs 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 Lichteintrittsflächen dürfen nicht mehr als 15 cm vom äußersten Rand des Fahrzeugs entfernt sein. Begrenzungsleuchten sind jedoch nicht für Anhänger erforderlich, die zur Verwendung im Rahmen eines ländl. und forstwirtschaftlichen Betriebes bestimmt sind und mit denen eine

510 der Beilagen

17

Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden darf.“

37. 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.“

38. Im § 18 Abs. 2 hat die lit. b zu lauten:

„b) Zugmaschinen, mit denen auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden kann,“

39. Im § 18 Abs. 2 hat die lit. c zu lauten:

„c) Motorkarren, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht 3500 kg nicht überschreitet und mit denen auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden kann,“

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

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

41. Im § 19 Abs. 1 hat der 3. Satz zu lauten:

„Sie dürfen nur ein- und ausschaltbar sein, wenn die Blinkleuchten der anderen Seite ausgeschaltet sind; eine zusätzliche Schaltung, durch die alle Blinkleuchten zugleich ein- und ausschaltbar sind, ist jedoch für eine Alarmblinkanlage zulässig.“

42. Im § 19 hat der Abs. 2 zu lauten:

„(2) Fahrtrichtungsanzeiger dürfen nur unbewegliche Leuchten mit Blinklicht, Blinkleuchten, aufweisen, mit denen gelbrotes Licht ausgestrahlt werden kann. Die Blinkleuchten müssen in gleicher Höhe an den Längsseiten des Fahrzeuges oder vorne und hinten oder an den Längsseiten und vorne und hinten oder an den Längsseiten und vorne oder hinten angebracht sein. Sie müssen gleich weit von der Längsmittellebene des Fahrzeuges entfernt sein. Der Abstand der Blinkleuchten von der Längsmittellebene des Fahrzeuges muß mindestens 30 cm betragen; dies gilt nicht für einspurige Krafträder und Motorräder mit Beiwagen.“

43. Im § 20 Abs. 1 ist

1. an Stelle der lit. a zu setzen:

„a) Leuchten für die Beleuchtung des Wageninneren, der dem Betrieb dienenden Kontrollgeräte, der Zeichen für Platzkraftwagen (Taxi-Fahrzeuge), der Fahrpreisanzeiger und von Zeichen für die im Abs. 5

lit. d und e angeführten Fahrzeuge von ärztlichen Bereitschaftsdiensten oder praktischen Ärzten;“

2. 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 gelbrottem Drehlicht;“

3. 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 Eisenbahnbau Dienst öffentlicher Schienenbahnen bestimmt sind, sowie bei Heeresfahrzeugen, die ausschließlich oder vorwiegend für den Fernsprechbaudienst, 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 gelbrottem Drehlicht.“

44. Im § 20 Abs. 2 hat der 3. Satz zu laufen:

„An einspurigen Kraftfahrzeugen, Motorräder mit Beiwagen sowie an mehrspurigen Motorfahrrädern und Motordreirädern, deren größte Breite 130 cm nicht überschreitet, darf nur ein Nebelscheinwerfer oder Breitstrahler angebracht sein. An allen übrigen mehrspurigen Kraftfahrzeugen dürfen nur zwei Nebelscheinwerfer oder Breitstrahler angebracht sein.“

45. Im § 20 Abs. 2 hat der 6. Satz zu laufen:

„Nebelschlußleuchten dürfen nur an mehrspurigen Fahrzeugen angebracht sein; dies gilt nicht für mehrspurige Motorfahrräder, Motorräder mit Beiwagen und für Motordreiräder, deren größte Breite 1 m nicht überschreitet.“

46. Im § 20 hat der Abs. 4 zu laufen:

„(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 hiefür 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.“

47. 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 Bereitschaftsdienst von Gebietskörperschaften, Ärztekammern oder Sozialversicherungsträgern,
- e) für die Leistung dringender ärztlicher Hilfe durch praktische Ärzte in verkehrerreichen Gebieten, in denen kein mit einem Arzt besetzter Rettungsdienst und kein ärztlicher Bereitschaftsdienst 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 oder
- f) für die Leistung dringender Hilfsdienste im Zusammenwirken mit Feuerwehren oder öffentlichen Hilfsdiensten bei Verkehrsunfällen, an denen Fahrzeuge zur Beförderung gefährlicher Güter (§ 92) beteiligt sind.“

48. Im § 21 hat der letzte Satz zu lauten:

„Sie müssen mit Scheibenwaschvorrichtungen und Vorrichtungen gegen das Beschlagen und Vereisen ausgerüstet sein; dies gilt jedoch nicht für Kraftfahrzeuge, mit denen auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden kann.“

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

„Die Vorrichtung zum Abgeben von akustischen Warnzeichen muß außer bei Krafträder 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.“

50. Im § 22 Abs. 2 ist an Stelle des 2. und 3. 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, Motorräder mit Beiwagen sowie bei Motordreirädern, deren größte Breite 130 cm nicht überschreitet, mit einem Scheinwerfer abgegeben werden können. Diese Vorrichtung muß nur bei laufendem Motor wirksam betätigt werden können. Bei Alarmblinkanlagen muß der Lenker von seinem Platz aus erkennen können, daß diese Vorrichtung eingeschaltet ist.“

51. 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.“

52. 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.“

53. Im § 24 hat der Abs. 1 zu laufen:

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

54. Im § 24 Abs. 2 haben die lit. b und c zu laufen:

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

c) Feuerwehrfahrzeuge (§ 2 Z. 28) und Mannschaftstransportfahrzeuge, die ausschließlich oder vorwiegend zur Verwendung für Feuerwehren bestimmt sind.“

55. Im § 26 hat der Abs. 2 zu laufen:

„(2) Sitze in Kraftwagen müssen so gebaut sein, daß weder die Sicherheit von auf ihnen beförder-

510 der Beilagen

19

ten Personen durch andere beförderte Personen oder durch die Ladung, auch beim Auftreten von Verzögerungskräften, gefährdet noch die Bewegungsfreiheit des Lenkers beeinträchtigt werden kann; dies gilt sinngemäß auch für Anhänger.“

56. 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 Motorfahrrädern überdies der Hubraum und das Zeichen „CM“ vollständig sichtbar und dauernd gut lesbar und unverwischbar angeschrieben oder zuverlässig angebracht sein.“

57. Im § 28 Abs. 2 hat der 2. Satz zu entfallen.

58. Im § 28 sind am Ende als neue Abs. 7 bis 9 anzufügen:

„(7) Typen von Kraftfahrzeugen oder Anhängern oder von Fahrgestellen solcher Fahrzeuge und einzelne Kraftfahrzeuge oder Anhänger oder Fahrgestelle solcher Fahrzeuge, die den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen nicht entsprechen, sind auf Antrag zu genehmigen, wenn sie den Bestimmungen internationaler Vereinbarungen entsprechen, die für Österreich gelten. Die Genehmigung darf nur unter der Bedingung erteilt werden, daß Fahrzeuge dieser Type, bei Einzelgenehmigungen das einzelne Fahrzeug, nur gemäß § 38 vorübergehend zugelassen werden.

(8) Die Genehmigung und die Festsetzung des Genehmigungszeichens sind von der Behörde, die den Bescheid in letzter Instanz erlassen hat, von Amts wegen aufzuheben oder entsprechend abzuändern, wenn eine nach früheren Vorschriften genehmigte Type oder ein genehmigtes einzelnes Fahrzeug oder Fahrgestell nicht oder nicht mehr den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entspricht und die Verkehrssicherheit dadurch gefährdet wird.

(9) 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.“

59. Im § 31 hat der Abs. 2 zu lauten:

„(2) Über die Genehmigung eines einzelnen Kraftfahrzeuges oder Anhängers oder eines Fahrgestelles solcher Fahrzeuge hat, unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 5 und des § 34, der Landeshauptmann zu entscheiden. Auf Antrag ist das Verfahren von dem Landeshauptmann durchzuführen, in dessen örtlichem Wirkungs-

bereich der Erzeuger, bei ausländischen Erzeugern der gemäß § 29 Abs. 2 Bevollmächtigte, seinen ordentlichen Wohnsitz oder Sitz oder eine feste Betriebsstätte oder ein Auslieferungslager hat. Der Landeshauptmann hat vor der Entscheidung über den Antrag auf Einzelgenehmigung ein Gutachten eines oder mehrerer gemäß § 125 bestellter Sachverständiger oder der Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge (§ 131) darüber einzuholen, ob das Fahrzeug den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit entspricht.“

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

61. 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.“

62. 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.“

63. Im § 35 sind 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 Kraftfahrer 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. Bei dieser Genehmigung ist auszusprechen, daß die Teile oder Ausrüstungsgegenstände dieser Type nicht den für sie geltenden österreichischen Vorschriften entsprechen. Bei der Genehmigung einer Type von Teilen oder Ausrüstungsgegenständen, die mit einfachen Mitteln, ohne Hinzufügen neuer Bestandteile in einen diesem Bundesgesetz und den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entsprechenden Zustand gebracht werden können, ist auszusprechen, in welchem Zustand sie den österreichischen Vorschriften entsprechen.

(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.“

64. Im § 36 ist am Ende der lit. c das Wort „und“ durch einen Beistrich und am Ende der lit. d der Punkt durch das Wort „und“ zu ersetzen und als neue lit. e anzufügen:

„e) bei im § 57 a Abs. 1 lit. a bis d angeführten zum Verkehr zugelassenen Fahrzeugen, so weit sie nicht unter § 57 a Abs. 1 letzter Satz fallen, eine den Vorschriften entsprechende Begutachtungsplakette (§ 57 a Abs. 5 und 6) am Fahrzeug angebracht ist.“

65. Im § 37 Abs. 2 lit. b zweite Zeile hat die falsche Zitierung „§ 62 Abs. 1“ richtig zu lauten „§ 61 Abs. 1“.

66. 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.“

67. Im § 37 Abs. 4 hat der 1. Satz zu lauten:

„Wird bei einem Antrag auf Zulassung kein Nachweis gemäß Abs. 2 lit. a beigebracht, so darf die Zulassung ein Jahr befristet ausgesprochen werden, wenn auf Grund einer Typenprüfung (§ 29 Abs. 4) oder einer Einzelprüfung (§ 31 Abs. 2) oder einer besonderen Überprüfung im Sinne des § 56 Abs. 1 festgestellt wurde, daß das Fahrzeug oder dessen Type den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entspricht.“

68. Im § 41 Abs. 2 hat die lit. b zu laufen:

„b) das Kennzeichen (§ 48) sowie das Datum der erstmaligen Zulassung im In- oder Ausland;“

69. 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.“

70. Im § 41 hat der Abs. 7 zu laufen:

„(7) Bei der Zuweisung von Wechselkennzeichen (§ 48 Abs. 2) darf nur ein Zulassungsschein ausgestellt werden. In diesen sind alle Kraftfahrzeuge, für die das Wechselkennzeichen zugewiesen wurde, einzutragen.“

71. Im § 44 Abs. 1 hat die lit. c zu laufen:

„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“

72. Im § 44 Abs. 2 ist

1. in der lit. a zweite Zeile der Klammerausdruck „(§ 55 Abs. 2)“ zu streichen,

2. am Ende der lit. d das Wort „oder“ durch einen Beistrich und am Ende der lit. e der Punkt durch das Wort „oder“ zu ersetzen und 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.“

510 der Beilagen

21

73. Im § 44 Abs. 4 ist nach dem 1. Satz einzufügen:

„Das gleiche gilt, wenn die Zulassung infolge Zeitablaufes erloschen ist.“

74. Im § 45 Abs. 5 haben in der 3. Zeile die Worte „höchste zulässige“ zu entfallen.

75. Im § 46 Abs. 3 haben in der 2. Zeile die Worte „höchste zulässige“ zu entfallen.

76. Im § 48 Abs. 1 ist an Stelle des zweiten und dritten Satzes zu setzen:

„Außer dem zugewiesenen Kennzeichen darf jedoch auch ein zweites, noch nicht für ein anderes Fahrzeug zugewiesenes Kennzeichen, ein Deckkennzeichen, zugewiesen werden für Fahrzeuge,

- a) die für Fahrten des Bundespräsidenten, der Präsidenten des Nationalrates, des Vorsitzenden des Bundesrates, der Mitglieder der Bundesregierung, der Staatssekretäre, der Mitglieder der Landesregierungen, der Präsidenten der Landtage oder der Präsidenten oder Vizepräsidenten des Rechnungshofes, des Verfassungsgerichtshofes, des Verwaltungsgerichtshofes oder des Obersten Gerichtshofes verwendet werden,
- b) die zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes, der Zollwache, der Finanzstrafbehörden, der Österreichischen Bundesbahnen oder der Post- und Telegraphenverwaltung bestimmt sind, sowie für Heeresfahrzeuge, sofern dies zur Durchführung besonderer Erhebungen unerlässlich ist.“

77. Im § 49 Abs. 1 hat der 1. Satz zu lauten:

„Die Behörde hat für ein von ihr zugewiesenes Kennzeichen, Überstellungskennzeichen oder Probefahrtkennzeichen die im Abs. 6 angeführten Kennzeichentafeln auszugeben.“

78. Im § 49 hat der Abs. 3 zu lauten:

„(3) Für Anhänger mit ausländischem Kennzeichen, die mit einem Kraftfahrzeug mit österreichischem Kennzeichen gezogen werden sollen (§ 83), hat die Behörde auf Antrag des Zulassungsbesitzers dieses Kraftfahrzeugs Kennzeichentafeln mit dessen Kennzeichen auszugeben, wenn der Antragsteller glaubhaft macht, daß er im Rahmen seines gewerblichen Betriebes häufig Güterbeförderungen vom Ausland in das Inland durchzuführen hat. Für nicht zum Verkehr zugelassene Anhänger, die mit einem Kraftfahrzeug mit österreichischem Kennzeichen gezogen werden sollen, hat die Behörde auf Antrag des Zulassungsbesitzers dieses Kraftfahrzeugs Kennzeichentafeln mit dessen Kennzeichen auszugeben, wenn der Antragsteller glaubhaft macht, daß

der Anhänger mit dem Kraftfahrzeug im Ausland gezogen werden soll. Die Ausgabe solcher Kennzeichentafeln ist im Zulassungsschein für das Kraftfahrzeug zu vermerken.“

79. Im § 54 hat der Abs. 2 zu laufen:

„(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.“

80. Im § 54 hat der Abs. 3 zu laufen:

„(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 durch Mitglieder diplomatischer Rechtsstellung der Ständigen Vertretungen fremder Staaten bei den internationalen Organisationen in Österreich oder durch Gouverneure bei der Internationalen Atomenergie-Organisation oder durch ihnen beigegebene Berater und Sachverständige bestimmt sind, sofern diese Personen nicht die österreichische Staatsbürgerschaft besitzen oder Staatenlose sind, die in Österreich ständig ansässig sind.“

81. 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 des 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.“

82. Im § 54 hat der Abs. 4 zu lauten:

„(4) Das Anbringen anderer als der in den Abs. 1, 3 und 3 a angeführten Zeichen, bildlichen Darstellungen, Aufschriften und Fahnen an Fahrzeugen kann aus sicherheitspolizeilichen Gründen oder zum Schutze der öffentlichen Ordnung und Sicherheit von der Behörde untersagt oder beschränkt werden.“

83. Die Überschrift des V. Abschnittes hat zu lauten:

„V. ABSCHNITT

Überprüfung und Begutachtung der Kraftfahrzeuge und Anhänger“

84. Im § 55 hat der Abs. 1 zu laufen:

„(1) Kraftfahrzeuge und Anhänger der in den lit. a bis k angeführten Arten sind von der Behörde, die den Zulassungsschein ausgestellt hat, wiederkehrend zu überprüfen. Bei der wiederkehrenden Überprüfung ist innerhalb der im Abs. 2 festgesetzten Fristen auf Grund des Verfahrens gemäß § 57 zu entscheiden, ob das Fahrzeug den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entspricht. Wiederkehrend zu überprüfen sind

- a) Personenkraftwagen zur entgeltlichen Personenbeförderung;
- b) Kombinationskraftwagen zur entgeltlichen Personenbeförderung oder zur Beförderung gefährlicher Güter;
- c) Omnibusse;
- d) Lastkraftwagen;
- e) Zugmaschinen der Klasse III;
- f) Transportkarren, mit denen auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 30 km/h überschritten werden kann;

- g) selbstfahrende Arbeitsmaschinen, mit denen auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 30 km/h überschritten werden kann;
- h) Kraftwagen, die nicht unter § 3 Abs. 1 Z. 2 lit. a bis f fallen;
- i) Sonderkraftfahrzeuge;
- j) andere als leichte Anhänger, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden darf oder die eine Fremdkraftbremsanlage aufweisen;
- k) Sonderanhänger.

Von der wiederkehrenden Überprüfung sind jedoch ausgenommen Fahrzeuge im Besitz des Bundes, der Länder, der Gemeindeverbände, der Ortsgemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern und der von diesen Gebietskörperschaften unter ihrer Haftung betriebenen Unternehmungen, sofern die Fahrzeuge von den Dienststellen dieser Gebietskörperschaften oder Unternehmungen durch hinreichend geeignetes, die Voraussetzungen des § 125 Abs. 2 Z. 2 erfüllendes Personal und mit Hilfe der erforderlichen Einrichtungen selbst im Sinne der für die wiederkehrende Überprüfung bestehenden Vorschriften überprüft werden; die Voraussetzungen des § 125 Abs. 2 Z. 2 lit. b gelten auch dann als erfüllt, wenn in sinngemäßer Anwendung des § 125 Abs. 3 festgestellt wurde, daß eine gleichwertige Ausbildung vorliegt.“

85. Im § 55 Abs. 2 hat der 1. Satz zu laufen:

„Die wiederkehrende Überprüfung ist drei Jahre, bei Fahrzeugen zur entgeltlichen Personenbeförderung oder zur Beförderung gefährlicher Güter (§ 92) ein Jahr nach der ersten Zulassung und nach jeder Überprüfung ein Jahr nach dieser vorzunehmen; bei Lastkraftwagen und Zugmaschinen der Klasse III mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3500 kg ist jedoch die zweite wiederkehrende Überprüfung erst zwei Jahre nach der ersten vorzunehmen.“

86. Im § 55 hat der Abs. 4 zu laufen:

„(4) Für die Überprüfung von Kraftfahrzeugen und Anhängern 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

510 der Beilagen

23

mehr als 3500 kg, eines Omnibusses oder einer Zugmaschine der Klasse III	130 S
c) eines nicht ausschließlich auf Rädern laufenden Sonderkraftfahrzeugs	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.“

87. Im § 56 hat der Abs. 1 zu lauten:

„(1) Kraftfahrzeuge und Anhänger, bei denen Bedenken bestehen, ob sie sich in verkehrs- und betriebssicherem Zustand befinden, oder mit denen mehr Lärm, Rauch oder übler Geruch verursacht wird, als bei ordnungsgemäßem Zustand und sachgemäßem Betrieb unvermeidbar ist, sind von der Behörde zu überprüfen, ob sie den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entsprechen. Eine besondere Überprüfung ist auch bei den im § 57 a Abs. 1 lit. a bis d angeführten Fahrzeugen vorzunehmen, wenn dies vom Zulassungsbetreiber des Fahrzeugs, bei nicht zugelassenen Fahrzeugen vom rechtmäßigen Besitzer, beantragt wird. Sie ist auch vorzunehmen, wenn das Fahrzeug nach Ablauf der im § 57 a Abs. 3 festgesetzten Fristen nicht begutachtet oder überprüft wurde.“

88. Im § 56 hat der Abs. 4 zu laufen:

„(4) Wurden bei der besonderen Überprüfung Mängel festgestellt oder wurde die Überprüfung gemäß Abs. 1 zweiter oder dritter Satz durchgeführt, ist ein Kostenbeitrag gemäß § 55 Abs. 3 und 4 zu entrichten.“

89. Im § 57 hat der Abs. 2 zu laufen:

„(2) Das Gutachten (Abs. 1) ist bei einem gemäß § 125 bestellten Sachverständigen, bei der Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge oder bei einem vom Landeshauptmann gemäß Abs. 4 zur Abgabe von solchen Gutachten ermächtigten Verein oder Gewerbetreibenden einzuholen.“

90. Im § 57 Abs. 3 hat der 3. Satz zu laufen:
„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.“

91. Im § 57 hat der Abs. 4 zu laufen:

„(4) Der Landeshauptmann hat für seinen örtlichen Wirkungsbereich auf Antrag Vereine oder

zur Reparatur von Kraftfahrzeugen berechtigte Gewerbetreibende, die hinreichend über hiezu geeignetes, die Voraussetzungen des § 125 Abs. 2 Z. 2 erfüllendes Personal und die erforderlichen Einrichtungen verfügen, zur Abgabe von Gutachten für die wiederkehrende und die besondere Überprüfung zu ermächtigen. Die Voraussetzungen des § 125 Abs. 2 Z. 2 lit. b gelten auch dann als erfüllt, wenn in sinngemäßer Anwendung des § 125 Abs. 3 festgestellt wurde, daß eine gleichwertige Ausbildung vorliegt. Die Ermächtigung ist zu widerrufen, wenn die für die Ermächtigung vorgeschriebenen Voraussetzungen nicht mehr gegeben sind.“

92. Im § 57 hat der Abs. 5 zu laufen:

„(5) Der Zulassungsbetreiber 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 gereinigt ist.“

93. Nach § 57 ist als neuer § 57 a einzufügen:

„§ 57 a. Wiederkehrende Begutachtung

(1) Der Zulassungsbetreiber eines Fahrzeuges der in den lit. a bis d angeführten Arten hat dieses innerhalb der im Abs. 3 festgesetzten Fristen von einem hiezu gemäß Abs. 2 ermächtigten Verein oder Gewerbetreibenden wiederkehrend begutachten zu lassen, ob es den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit entspricht (wiederkehrende Begutachtung). Er hat das Fahrzeug dem Verein oder Gewerbetreibenden zur wiederkehrenden Begutachtung vorzuführen und dafür zu sorgen, daß dieses gereinigt ist. Wiederkehrend zu begutachten sind

- a) Krafträder;
- b) Personenkraftwagen außer solchen zur entgeltlichen Personenbeförderung;
- c) Kombinationskraftwagen außer solchen zur entgeltlichen Personenbeförderung oder zur Beförderung gefährlicher Güter;
- d) leichte Anhänger, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden darf.

Von der wiederkehrenden Begutachtung sind jedoch ausgenommen Fahrzeuge im Besitz des Bundes, der Länder, der Gemeindeverbände, der Ortsgemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern und der von diesen Gebietskörperschaften unter ihrer Haftung betriebenen Unternehmungen, sofern die Fahrzeuge von den Dienststellen dieser Gebietskörperschaften oder Unternehmungen durch hinreichend geeignetes, die Voraussetzungen des § 125 Abs. 2 Z. 2 erfüllendes Personal und mit Hilfe der erforderlichen Einrichtungen selbst im Sinne der für die wiederkehrende

Begutachtung bestehenden Vorschriften begutachtet werden; die Voraussetzungen des § 125 Abs. 2 Z. 2 lit. b gelten auch dann als erfüllt, wenn in sinngemäßer Anwendung des § 125 Abs. 3 festgestellt wurde, daß eine gleichwertige Ausbildung vorliegt.

(2) Der Landeshauptmann hat für seinen örtlichen Wirkungsbereich auf Antrag Vereine oder zur Reparatur von Kraftfahrzeugen berechtigte Gewerbetreibende, die hinreichend über hiezu geeignetes Personal und die erforderlichen Einrichtungen verfügen, zur wiederkehrenden Begutachtung gemäß Abs. 1 zu ermächtigen. Bei der Ermächtigung ist auch auszusprechen, in welcher Weise die Prüfstellen des ermächtigten Vereines oder Gewerbetreibenden erkennbar gemacht sein müssen. Die Ermächtigung ist zu widerrufen, wenn die für die Ermächtigung vorgeschriebenen Voraussetzungen nicht mehr gegeben sind. Durch Verordnung ist festzusetzen, unter welchen Voraussetzungen eine Person als zur Durchführung der wiederkehrenden Begutachtung geeignet zu gelten hat und welche Einrichtungen zur wiederkehrenden Begutachtung erforderlich sind.

(3) Die wiederkehrende Begutachtung ist drei Jahre nach der ersten Zulassung, zwei Jahre nach der ersten Begutachtung und ein Jahr nach der zweiten und nach jeder weiteren Begutachtung jeweils vom Ablauf dieses Zeitraumes bis zum Ablauf des sechsten darauf folgenden Kalendermonates vornehmen zu lassen. Als Begutachtung gilt auch eine besondere Überprüfung des Fahrzeugs gemäß § 56.

(4) Entspricht das gemäß Abs. 1 einem Verein oder Gewerbetreibenden vorgeführte Fahrzeug den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit, so hat der Verein oder Gewerbetreibende dem Zulassungsbewerber hierüber ein Gutachten auf einem von der Behörde ausgegebenen Begutachtungsformblatt auszustellen. Eine zweite Ausfertigung des Gutachtens ist fünf Jahre lang aufzubewahren und den mit Angelegenheiten des Kraftfahrwesens befaßten Behörden auf Verlangen vorzulegen.

(5) Zugleich mit der Ausstellung des im Abs. 4 angeführten Gutachtens hat der Verein oder Gewerbetreibende am Fahrzeug eine von der Behörde ausgegebene Begutachtungsplakette so anzubringen, daß das Ende der gemäß Abs. 3 für die nächste wiederkehrende Begutachtung festgesetzten Frist außerhalb des Fahrzeugs stets leicht festgestellt werden kann. Der Verein oder Gewerbetreibende hat diese Begutachtungsplakette auf Verlangen des Zulassungsbewerbers auch ohne Begutachtung in gleicher Weise an Fahrzeugen anzubringen, an denen keine oder nur eine unlesbar gewordene Begutachtungsplakette angebracht ist, wenn der Zulassungsbewerber nachweist, daß für das Fahrzeug gemäß

Abs. 3 noch keine oder keine weitere wiederkehrende Begutachtung fällig geworden ist.

(6) Wurde für ein im Abs. 1 lit. a bis d angeführtes Fahrzeug eine im § 57 Abs. 6 angeführte Bestätigung ausgestellt, so hat die Behörde dem Zulassungsbewerber eine Begutachtungsplakette (Abs. 5) auszufolgen, auf der das Kennzeichen des Fahrzeugs dauernd gut lesbar und unverwischbar angeschrieben ist. Eine solche Begutachtungsplakette ist dem Zulassungsbewerber auf Verlangen auch ohne Überprüfung auszufolgen, wenn er nachweist, daß für das Fahrzeug gemäß Abs. 3 noch keine oder keine weitere wiederkehrende Begutachtung fällig geworden ist. Die mit dem Kennzeichen versehene Begutachtungsplakette muß so am Fahrzeug angebracht sein, daß das Ende der gemäß Abs. 3 für die nächste wiederkehrende Begutachtung festgesetzten Frist außerhalb des Fahrzeugs stets leicht festgestellt werden kann.

(7) Die Begutachtungsplakette (Abs. 5) darf nur von Personen hergestellt werden, denen der Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie hiezu die Berechtigung verliehen hat, und nur unter Erfüllung der bei der Verleihung vorgeschriebenen Auflagen. Die Berechtigung darf nur vertrauenswürdigen Personen verliehen werden. Sie ist zu entziehen, wenn die Vertrauenswürdigkeit nicht mehr gegeben ist; sie kann entzogen werden, wenn vorgeschriebene Auflagen nicht erfüllt wurden. Begutachtungsplaketten dürfen nur von Behörden in Auftrag gegeben und nur an Behörden geliefert werden. Gegenstände, die nach ihrer Beschaffenheit und ihrem Aussehen leicht für eine Begutachtungsplakette gehalten werden können, dürfen an im Abs. 1 lit. a bis d angeführten Fahrzeugen nicht angebracht sein.

(8) Durch Verordnung sind die näheren Bestimmungen über das im Abs. 4 angeführte Begutachtungsformblatt sowie über die Beschaffenheit und das Aussehen der in den Abs. 5 und 6 angeführten Begutachtungsplakette und ihre Anbringung am Fahrzeug festzusetzen.“

94. Im § 59 hat der Anfang des Abs. 3 zu lauten:

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

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

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

„(5) Umfaßt die nach Abs. 1 geschlossene Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung auch Schadenereignisse auf Landflächen, die nicht Straßen mit

510 der Beilagen

25

öffentlichen Verkehr sind, so sind der § 63 und in dem dort festgesetzten Umfang die Bestimmungen des Versicherungsvertragsgesetzes 1958 über die Pflichtversicherung auch auf diese Schadeneignisse anzuwenden.“

97. Im § 60 wird der Abs. 2 wie folgt geändert:

1. der erste Satz hat zu lauten:

„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 auf die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung entfallenden betriebswirtschaftlich gerechtfertigten Verwaltungskosten der Versicherer durch Verordnung festzusetzen.“

2. in der Z. 3 haben die lit. a und b zu lauten:

„a) von Angehörigen des Versicherten, denen er zur Zeit des Unfalles kraft Gesetzes unterhaltpflichtig 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,“

3. in der Z. 3 hat die lit. d zu lauten:

„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.“

4. in der Z. 3 hat die lit. e zu entfallen.

5. in der Z. 4 hat in der dritten Zeile das sprachlich falsche Wort „bewirken“ richtig zu lauten „bewirkt“.

6. in der Z. 4 hat die lit. a zu lauten:

„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);“

7. in der Z. 4 hat die lit. d zu lauten:

„d) die Verpflichtung des Versicherten, ohne Einwilligung des Versicherers weder den geschädigten Dritten zu befriedigen noch dessen Ersatzanspruch anzuerkennen (§ 6 Abs. 3 des Versicherungsvertragsgesetzes 1958);“

98. 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.“

99. 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.“

100. Im § 64 hat der Abs. 2 zu lauten:

„(2) Die Lenkerberechtigung darf, unbeschadet der Bestimmungen des § 68 Abs. 1 und 3, nur Personen erteilt werden, die im Sinne des § 66 verkehrszuverlässig, zum Lenken von Kraftfahrzeugen der entsprechenden Gruppe geistig und körperlich geeignet und fachlich befähigt sind und die, unbeschadet der Bestimmungen der Abs. 3 und 4, das 18. Lebensjahr vollendet haben. Die Lenkerberechtigung für die Gruppen A, B, C, F und G darf nur Personen erteilt werden, die den Nachweis erbracht haben, daß sie in lebensrettenden Sofortmaßnahmen am Ort des Verkehrsunfalles unterwiesen worden sind. Durch Verordnung sind, dem jeweiligen Stand der medizinischen Wissenschaft entsprechend, die näheren Bestimmungen über diesen Nachweis und die Art dieser Unterweisung festzusetzen.“

101. Im § 64 Abs. 3 1. und 2. Zeile sind an Stelle der Worte „Gruppen D und H“ die Worte zu setzen „Gruppe D“.

102. 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 zulässigen 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;“

103. Im § 65 Abs. 1 Z. 2 ist am Ende der Gruppe G an Stelle des Strichpunktes ein Punkt zu setzen und die Gruppe H zu streichen.

104. Im § 65 Abs. 4 1. und 2. Zeile sind an Stelle der Worte „Gruppen D und H“ die Worte zu setzen „Gruppe D“.

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

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

106. Im § 65 Abs. 5 haben der vorletzte und der letzte Satz zu lauten:

„Das Lenken eines Sattelkraftfahrzeugs mit einem Sattelanhänger, dessen höchstes zulässiges Gesamtgewicht 750 kg überschreitet, ist entsprechend dem höchsten zulässigen Gesamtgewicht des Zugfahrzeugs nur auf Grund einer Lenkerberechtigung für die Gruppen B und E, C und E oder D und E zulässig.“

107. Im § 65 Abs. 6 hat der 2. Satz zu entfallen.

108. Im § 67 wird der Abs. 4 wie folgt geändert:

1. der 1. Satz hat zu lauten:

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

2. in der 10. und 11. Zeile sind an Stelle der Worte „Gruppen D und H“ die Worte zu setzen „Gruppe D“.

109. Im § 67 Abs. 6 sind in der letzten Zeile an Stelle der Worte „D, E und H“ die Worte zu setzen „D oder E“.

110. Im § 68 sind in der Überschrift an Stelle der Worte „D, E und H“ die Worte zu setzen „D und E“.

111. Im § 68 Abs. 1 1. und 2. Zeile sind an Stelle der Worte „Gruppen D und H“ die Worte zu setzen „Gruppe D“.

112. Im § 68 Abs. 2 sind in der 2. und in der 10. Zeile jeweils an Stelle der Worte „Gruppen D und H“ die Worte zu setzen „Gruppe D“.

113. Im § 70 Abs. 2 lit. b 10. Zeile sind an Stelle der Worte „F, G und H“ die Worte zu setzen „F und G“.

114. Im § 70 Abs. 5 sind

1. in der 18. Zeile die Worte „und H“ zu streichen und

2. in der 22. Zeile an Stelle der Worte „Gruppen D und H“ die Worte zu setzen „Gruppe D“.

115. Im § 75 hat der Abs. 1 zu lauten:

„(1) Bestehen Bedenken, ob die Voraussetzungen für die Erteilung der Lenkerberechtigung noch gegeben sind (§ 64 Abs. 2), so ist unverzüglich ein Ermittlungsverfahren einzuleiten.“

116. Im § 77 Abs. 3 drittletzte Zeile sind an Stelle der Worte „Gruppen D und H“ die Worte zu setzen „Gruppe D“.

117. Im § 82 hat der Abs. 5 zu laufen:

„(5) Abmessungen, Gesamtgewichte und Achslasten sowie die Ladung von Fahrzeugen oder von Kraftfahrzeugen mit Anhängern mit ausländischem Kennzeichen dürfen die im § 4 Abs. 6 bis 8, § 101 Abs. 1 und § 104 Abs. 9 erster und zweiter Satz festgesetzten Höchstgrenzen nicht überschreiten; das Verwenden von solchen Fahrzeugen oder Kraftfahrzeugen mit Anhängern mit größeren Abmessungen oder höheren Gesamtgewichten oder Achslasten oder größerer Ladung kann jedoch unter sinngemäßer Anwendung der Bestimmungen des § 40 Abs. 3 und 4, § 101 Abs. 5 und § 104 Abs. 9 dritter und vierter Satz bewilligt werden, wenn nach Art der Verwendung der Fahrzeuge vom Standpunkt der Verkehrs- und Betriebssicherheit keine Bedenken bestehen und öffentliche Interessen dafür sprechen.“

118. Im § 88 hat der Abs. 2 zu laufen:

„(2) Der Lenker und beförderte Personen müssen durch ausreichend hohe, widerstandsfähige Trennwände vor Verschiebungen auf der Ladefläche beförderter Güter bei Verringerung der Fahrgeschwindigkeit bei der Vorwärtsbewegung des Fahrzeugs geschützt sein.“

119. Nach dem § 89 ist als neuer § 89 a einzufügen:

„§ 89 a. Kraftfahrzeuge mit Antrieb durch Kraftgas

Für Kraftfahrzeuge mit Antrieb durch Kraftgas können durch Verordnung nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, unter Berücksichtigung ihrer Eigenart Bestimmungen erlassen werden über

- die Bauart und Ausrüstung,
- die technische Begutachtung,
- die Kennzeichnung,
- den Betrieb und die über diesen zu führenden Evidenzen und
- die ausschließliche Zulässigkeit bestimmter Arten von Kraftgas, mit denen das Fahrzeug betrieben werden darf.“

510 der Beilagen

27

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

121. Im § 98 Abs. 2 hat der 1. Satz zu lauten:
 „Der Landeshauptmann kann für einzelne Kraftfahrzeuge und für das Ziehen von Anhängern mit einem bestimmten Kraftfahrzeug zum Zwecke ihrer Erprobung das Überschreiten der für solche Fahrzeuge gemäß Abs. 1 allgemein festgesetzten höchsten zulässigen Geschwindigkeit auf Freilandstraßen (§ 2 Abs. 1 Z. 16 der StVO. 1960) für eine bestimmte Zeit bewilligen, wenn dadurch die Verkehrssicherheit nicht gefährdet wird.“

122. 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 Förderung 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.“

123. Im § 99 Abs. 3 sind als 3. und 4. Satz anzufügen:

„Begrenzungslicht (§ 14 Abs. 3) darf nur bei ausreichender Straßenbeleuchtung verwendet werden. Bei Tag, außer bei den im Abs. 5 Z. I und II angeführten Arten der Sichtbehinderung, dürfen im Ortsgebiet optische Warnzeichen mit Fernlicht abgegeben werden.“

124. Im § 99 Abs. 4 hat der 1. Satz zu laufen:
 „Auf Freilandstraßen (§ 2 Abs. 1 Z. 16 der StVO. 1960) und auf Autobahnen oder Autostraßen, die nicht Freilandstraßen sind, darf während des Fahrens bei Dunkelheit nur Fernlicht, Abblendlicht oder von Nebelscheinwerfern oder Breitstrahlern ausgestrahltes Licht verwendet werden.“

125. Im § 99 hat der Abs. 5 zu laufen:
 „(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.“

126. Im § 99 ist als neuer Abs. 8 anzufügen:

„(8) Mit Scheinwerfern oder Leuchten mit blauem Licht oder blauem Drehlicht, deren Anbringung am Fahrzeug gemäß § 20 Abs. 5 lit. e bewilligt wurde, darf nur Licht ausgestrahlt werden, wenn das Fahrzeug anderen Straßenbenützern als Fahrzeug eines Arztes erkennbar gemacht ist. Durch Verordnung ist festzusetzen, wann das Fahrzeug als während der Einsatzfahrt anderen Straßenbenützern als Fahrzeug eines Arztes erkennbar gilt.“

127. Der § 100 hat zu laufen:

„§ 100. Warnzeichen

Als optische Warnzeichen dürfen nur kurze Blinkzeichen mit der im § 22 Abs. 2 angeführten Vorrichtung abgegeben werden; die Bestimmungen des § 99 Abs. 3 bis 5 über die Verwendung von Fern- und Abblendlicht bleiben unberührt. Blinkzeichen dürfen außer mit Alarmblinkanlagen nicht durch längere Zeit abgegeben werden.“

128. Im § 101 Abs. 1 ist am Ende der lit. b das Wort „und“ durch einen Beistrich zu ersetzen, am Ende der lit. c der Punkt durch das Wort „und“ zu ersetzen und nach der lit. c als neue lit. d anzufügen:

„d) bei Bewilligungen gemäß Abs. 5 zweiter Satz erteilte Auflagen eingehalten werden.“

129. Im § 101 hat der Abs. 2 zu laufen:

„(2) Bei Langgutfuhrten (Abs. 3), Wirtschaftsfuhrten (§ 30 der StVO. 1960), Großvieh-, Boot- und Flugzeugtransporten und wenn mit Zugmaschinen oder Motorkarren Geräte befördert werden, dürfen die Abmessungen, bei anderen Transporten in Ausnahmefällen, wie bei unteilbaren Gütern, die Abmessungen, das höchste zulässige Gesamtgewicht und die höchsten zulässigen Achslasten durch die Beladung überschritten werden, wenn die hiefür durch Verordnung (Abs. 6) festgesetzten Grenzen und Voraussetzungen eingehalten werden.“

130. Im § 101 hat der Abs. 5 zu laufen:

„(5) Transporte, bei denen die im Abs. 1 lit. a bis c angeführten oder die gemäß Abs. 6 fest-

gesetzten Voraussetzungen nicht erfüllt werden, und Langgutfuhren, bei denen die Länge des Kraftfahrzeuges oder des letzten Anhängers samt der Ladung mehr als 16 m beträgt, sind nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes, in dessen örtlichem Wirkungsbereich der Transport durchgeführt werden soll, zulässig. Diese Bewilligung darf nur für die Beförderung unteilbarer Güter oder wegen anderer besonderer Gegebenheiten, unter denen diese Fahrzeuge verwendet werden, und 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. Die Bestimmungen des § 40 Abs. 4 sind sinngemäß anzuwenden.“

131. Im § 101 Abs. 7 hat der letzte Satz zu lauten:

„Der Landeshauptmann hat den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes die zur Prüfung des Gesamtgewichtes und der Achslasten an Ort und Stelle erforderlichen Einrichtungen zur Verfügung zu stellen.“

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

„Der Lenker darf Alarmblinkanlagen (§ 19 Abs. 1 dritter Satz zweiter Halbsatz) nur einschalten, wenn das Fahrzeug stillsteht und nur zur Warnung bei Pannen, zum Schutz ein- und aussteigernder Schüler bei Schülertransporten oder zum Schutz auf- und absitzender Mannschaft bei Mannschaftstransporten; dies gilt jedoch nicht für das Abgeben von optischen Notsignalen zum Schutz der persönlichen Sicherheit des Lenkers eines Platzkraftwagens (Taxi-Fahrzeugs).“

133. 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 den lit. a angeführten Dokumenten vier Wochen, gerechnet vom Tage des Verlustes.“

134. Im § 103 Abs. 6 ist an Stelle der lit. a bis c zu setzen:

„a) die ein Deckkennzeichen gemäß § 48 Abs. 1 lit. b führen oder

b) deren Kennzeichen gemäß § 48 Abs. 4 fünfter Satz die Bezeichnung des sachlichen Bereiches enthalten.“

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

„(8) Der Zulassungsbesitzer eines im § 92 Abs. 1 angeführten Fahrzeuges darf das Lenken des beladenen Kraftfahrzeuges oder das Verwenden des beladenen Anhängers nur Personen überlassen, die das 24. Lebensjahr, bei Heeresfahrzeugen des 20. Lebensjahr, vollendet haben und seit mindestens zwei Jahren im Besitz der für das Lenken des Kraftfahrzeuges erforderlichen Lenkerberechtigung sind.“

136. Im § 104 Abs. 1 hat der letzte Satz zu entfallen.

137. Im § 104 Abs. 2 hat die lit. b zu lauten:

„b) wenn die Anhängerdeichsel, sofern sie sich ohne den Willen des Lenkers von der Anhängevorrichtung loslässt, nur geringfügig abfallen kann (§ 13 Abs. 2); dies gilt jedoch nicht für Anhänger, 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.“

138. Im § 104 Abs. 2 hat die lit. d zu laufen:

„d) bei Anhängern mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 1500 kg, die zur Verwendung im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes bestimmt sind, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden darf und die keine Bremse haben, wenn das Eigengewicht des Zugfahrzeuges nicht geringer ist als das höchste zulässige Gesamtgewicht des Anhängers;“

139. Im § 104 Abs. 2 hat die lit. e zu laufen:

„e) bei Anhängern, die breiter sind als das Zugfahrzeug, wenn der Anhänger vorne auf beiden Seiten mit je einer Begrenzungsleuchte ausgerüstet ist, die so am äußersten Rand des Fahrzeuges angebracht ist, daß anderen Straßenbenützern dessen größte Breite erkennbar gemacht werden kann. Dies gilt jedoch nicht für Anhänger, 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, wenn die äußersten Punkte des Anhängers nicht mehr als 40 cm über die äußersten Punkte der Leuchtfächen der Begrenzungslampen des Zugfahrzeuges hinausragen;“

510 der Beilagen

29

140. Im § 104 Abs. 2 ist am Ende als neue lit. f anzufügen:

„f) wenn bei Bewilligungen gemäß Abs. 9 vierter Satz erteilte Auflagen erfüllt werden.“

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

142. 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 16 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 zum Zwecke der Erprobung, für die Beförderung unteilbarer Güter oder wegen anderer besonderer Gegebenheiten, unter denen diese Fahrzeuge verwendet werden, und 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. Die Bestimmungen des § 40 Abs. 4 sind sinngemäß anzuwenden.“

143. Im § 105 Abs. 6 haben in der 7. Zeile die Worte „höchste zulässige“ zu entfallen.

144. Im § 106 Abs. 1 ist am Ende anzufügen: „Kinder unter zwölf Jahren dürfen mit Kraftwagen und Motordreirädern nicht auf Sitzplätzen der vordersten Reihe befördert werden; dies gilt jedoch nicht für Omnibusse und bei Schülertransporten (Abs. 6) sowie für Zugmaschinen, Motorkarren und selbstfahrende Arbeitsmaschinen, die zur Verwendung im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes bestimmt sind.“

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

146. Im § 106 hat der Abs. 3 zu lauten:

„(3) 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. Bei der Berechnung der Anzahl der Personen, die mit einem Fahrzeug befördert werden dürfen, sind zwei Kinder unter 14 Jahren als eine Person und Kinder unter sechs Jahren nicht zu zählen, doch dürfen, unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 6, außer bei Omnibussen und Omnibusanhängern, abgesehen vom Lenker nicht mehr als acht Personen, gleichgültig ob Erwachsene oder Kinder, befördert werden.“

147. Im § 106 hat der Abs. 6 zu lauten:

„(6) Bei Schülertransporten mit geschlossenen Personenkraftwagen oder Kombinationskraftwagen, bei denen bei der Genehmigung als größte zulässige Anzahl der beförderten Personen außer dem Lenker acht Personen festgesetzt wurde, dürfen mehr als acht, jedoch nicht mehr als 14 Schüler oder 12 Schüler und eine erwachsene Begleitperson befördert werden. Als Schülertransporte gelten Beförderungen von

- a) 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 sowie von und zu Schülerhorten,
- b) schulpflichtigen Zöglingen von Jugendfürsorgeanstalten, die ihre Schulpflicht nicht erfüllen, von und zu Veranstaltungen dieser Anstalten oder
- c) Kindern, die einen Kindergarten besuchen, von und zu diesem Kindergarten und seinen Kindergartenveranstaltungen.“

148. Im § 107 hat der Abs. 1 zu laufen:

„(1) Auf Fahrten zu Orten eines dringenden Einsatzes mit im § 20 Abs. 1 lit. d oder Abs. 5 lit. a bis d 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.“

149. Im § 107 hat der Abs. 3 zu laufen:

„(3) Die Bestimmungen des § 106 Abs. 3 über die Personenbeförderung finden auf Fahrten zu Orten eines dringenden Einsatzes und auf Rückfahrten von solchen Orten mit Fahrzeugen, die zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes bestimmt sind, und mit Fahrzeugen, die ausschließlich oder vorwiegend zur Verwendung für Feuerwehren bestimmt sind, keine Anwendung.“

150. Im § 109 Abs. 1 lit. g sind in der viert letzten Zeile an Stelle der Worte „Gruppen D und H“ die Worte zu setzen „Gruppe D“.

151. 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.“

152. Im § 116 Abs. 6 hat der 1. Satz zu lauten:

„Der Landeshauptmann hat auf Antrag Personen, bei denen die im § 109 Abs. 1 lit. b, e und g oder die im Abs. 1 angeführten Voraussetzungen vorliegen oder bei denen nur die im § 109 Abs. 1 lit. b und g angeführten Voraussetzungen vorliegen und denen eine Befreiung gemäß Abs. 2 oder gemäß § 109 Abs. 2 erteilt wurde, für nicht mehr als drei Monate die Berechtigung zu erteilen, in einer bestimmten Fahrschule als Probefahrsschullehrer theoretischen und praktischen Unterricht zu erteilen, wenn bei der Fahrschule noch kein Probefahrsschullehrer verwendet wird (§ 114 Abs. 1) oder wenn die Anzahl der Fahrschullehrer mindestens das Dreifache der Anzahl der Probefahrsschullehrer beträgt.“

153. Im § 117 Abs. 1 hat der 2. Satz zu lauten:

„Die Bestimmungen des § 109 Abs. 3 und § 116 Abs. 3, 4 und 6 sind auf Fahrlehrer sinngemäß anzuwenden.“

154. Im § 118 Abs. 4 hat der 3. Satz zu laufen:

„Die Lehrbefähigungsprüfung darf nicht vor Ablauf von zwei Monaten und nicht mehr als zweimal wiederholt werden; wurde die Prüfung ein zweites Mal nicht bestanden, so ist für die Wiederholung eine entsprechend längere Frist festzusetzen.“

155. Im § 123 Abs. 2 hat die lit. b zu laufen:

„b) Maßnahmen, die für die Einleitung oder Durchführung von Verwaltungsstrafverfahren erforderlich sind, zu treffen und“.

156. Im § 123 ist am Ende als neuer Abs. 3 anzufügen:

„(3) Der Landeshauptmann hat, wenn dies im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit und Einfachheit der Vollziehung gelegen ist, Gemeinden, denen gemäß § 94 c der StVO. 1960 in der Fassung der 3. StVO.-Novelle, BGBl. Nr. 209/1969, die Angelegenheiten der Verkehrspolizei übertragen sind, durch Verordnung für dieselben Straßen die Mitwirkung an der Vollziehung dieses Bundesgesetzes im Umfang des Abs. 2 zu

übertragen. Die Gemeinde hat sich zur Vollziehung der ihr übertragenen Aufgaben des Gemeindewachkörpers zu bedienen. Die Übertragung ist durch Verordnung zu widerrufen oder einzuschränken, wenn die Voraussetzungen, unter denen sie erfolgt ist, überhaupt weggefallen oder nicht mehr im bisherigen Umfang gegeben sind.“

157. Im § 124 Abs. 2 Z. 1 hat die lit. a zu laufen:

„a) Ingenieurdiplom oder Doktorat der Fakultät für Maschinenwesen und Elektrotechnik an einer österreichischen Technischen Hochschule 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.“

158. Im § 129 Abs. 1 ist

1. an Stelle der lit. c zu setzen:

„c) den vom Landeshauptmann gemäß § 57 Abs. 4 zur Abgabe von Gutachten für die Überprüfung von Kraftfahrzeugen und Anhängern ermächtigten Vereinen oder Gewerbetreibenden.“

2. am Ende anzufügen:

„Der Gesamtbetrag der Vergütungen für alle abgegebenen Gutachten darf in einem Kalenderjahr für den Personalstand einer Gebietskörperschaft angehörende, sich nicht im Ruhestand befindende Sachverständige oder Ärzte 12.000 S nicht überschreiten.“

159. Im § 129 hat der Abs. 2 zu laufen:

„(2) Die im Abs. 1 angeführte Vergütung ist von der Gebietskörperschaft zu leisten, die den Amtsaufwand der das Gutachten einholenden Behörde zu tragen hat.“

160. Im § 129 hat der Abs. 3 zu laufen:

„(3) Die im Abs. 2 angeführte Gebietskörperschaft hat bei Sachverständigen, die dem Personalstand einer anderen Gebietskörperschaft angehören, dieser für den Ausfall an Dienstleistungen des Sachverständigen während seiner Gutachtentätigkeit eine Entschädigung in der Höhe von 50 v. H. der gemäß Abs. 4 festgesetzten Vergütung zu leisten.“

161. Im § 130 Abs. 1 hat der 2. Satz zu laufen:

„Der Kraftfahrbeirat hat aus 29 Mitgliedern zu bestehen.“

510 der Beilagen

31

162. Im § 130 Abs. 2 ist

1. in der Z. 1 ist am Ende an Stelle des Strichpunktes ein Beistrich zu setzen und als neue Z. 17 anzufügen:

„17. Mineralölwirtschaft;“

2. an Stelle der Z. II zu setzen:

„II. aus je zwei Vertretern des Interessenkreises
1. gewerbliche Wirtschaft,
2. Land- und Forstwirtschaft,
3. unselbständige Erwerbstätige,
4. Sozialversicherung,
5. Vereine von Kraftfahrzeugbesitzern,
6. Vereine zur Förderung der Verkehrssicherheit.“

163. Im § 130 Abs. 3 hat der 1. Satz zu lauten:

„Die Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft hat für die Bestellung der Vertreter der im Abs. 2 Z. I Z. 1 bis 9, 13 bis 15 und 17 und Z. II Z. 1 angeführten Interessenkreise, der Österreichische Arbeiterkammertag für die Bestellung der Vertreter der im Abs. 2 Z. I Z. 10 bis 12 und 16 und Z. II Z. 3 angeführten Interessenkreise, die Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern Österreichs für die Bestellung der Vertreter des im Abs. 2 Z. II Z. 2 angeführten Interessenkreises und der Hauptverband der Österreichischen Sozialversicherungsträger für die Bestellung der Vertreter des im Abs. 2 Z. II Z. 4 angeführten Interessenkreises Vorschläge zu erstatten.“

164. Im § 132 Abs. 1 10. Zeile hat die falsche Zitierung „zweiter Satz“ richtig zu lauten „dritter Satz“.

165. Im § 132 hat der Abs. 3 zu lauten:

„(3) Motorfahrräder, die vor dem Tag des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes bei der Behörde gemäß § 79 Abs. 3 des Kraftfahrgesetzes 1955 angemeldet worden sind, gelten als von diesem Tag an zum Verkehr zugelassen im Sinne der Bestimmungen des IV. Abschnittes. Sie dürfen bis 30. Juni 1973 auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet werden, wenn sie den bisherigen Vorschriften entsprechen.“

166. Im § 132 hat der Abs. 4 zu lauten:

„(4) Der Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie kann die Bewilligung erteilen, daß im Abs. 1 angeführte Fahrzeuge sowie Fahrzeuge, die kraftfahrrrechtlichen Vorschriften, die nach ihrer erstmaligen Zulassung in Kraft treten, nicht entsprechen, auch weiterhin in ihrem bisherigen Zustand auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet werden, wenn sie nur unter Aufwendung wirtschaftlich nicht vertretbar hoher Kosten in einen den Vorschriften entsprechenden Zustand gebracht werden können und wenn die

Verkehrs- und Betriebssicherheit hiervon nicht gefährdet wird. Diese Bewilligung gilt ohne Rücksicht darauf, wer der Besitzer des Fahrzeugs ist; sie ist in den Typenschein oder Bescheid über die Einzelgenehmigung einzutragen.“

167. 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 oder Fahrgestelle von Fahrzeugen, deren Type vor dem Inkrafttreten solcher Verordnungen genehmigt worden ist, von Bestimmungen solcher Verordnungen überhaupt oder nur für bestimmte Übergangsfristen ausgenommen werden, wenn die Erfüllung dieser Bestimmungen mit einer beträchtlichen wirtschaftlichen Belastung verbunden wäre; das Gleiche gilt sinngemäß auch für Typen von Teilen, Ausrüstungsgegenständen oder Sturzhelmen (§ 5), auch wenn sie vor dem Inkrafttreten der Verordnung nicht genehmigungspflichtig waren, sowie für einzeln genehmigte Fahrzeuge oder Fahrgestelle von Fahrzeugen.“

168. Im § 133 hat der Abs. 4 zu entfallen.

169. Der § 134 hat zu lauten:

„§ 134. Strafbestimmungen“

(1) Wer den Vorschriften dieses Bundesgesetzes oder der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen zuwiderhandelt, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist mit einer Geldstrafe bis zu 30.000 S, im Fall ihrer Uneinbringlichkeit mit Arrest bis zu sechs Wochen, zu bestrafen. Wurde der Täter wegen der gleichen Zuwiderhandlung bereits einmal bestraft, so kann an Stelle der Geldstrafe Arrest bis zu sechs Wochen verhängt werden. Wurde der Täter wegen der gleichen Zuwiderhandlung bereits zweimal bestraft, so können Geld- und Arreststrafen auch nebeneinander verhängt werden. Die Verhängung einer Arreststrafe ist in diesen Fällen aber nur zulässig, wenn es ihrer bedarf, um den Täter von weiteren Verwaltungsübertretungen der gleichen Art abzuhalten. Auch der Versuch einer solchen Zuwiderhandlung ist strafbar.

(2) Eine Zuwiderhandlung gegen die im Abs. 1 angeführten Vorschriften gilt nicht als Verwaltungsübertretung, wenn

1. bei einem Verkehrsunfall durch die Tat nur Sachschaden entstanden ist und

a) die nächste Polizei- oder Gendarmeriedienststelle ohne unnötigen Aufschub von Personen, deren Verhalten am Unfallsort mit dem Verkehrsunfall in ursächlichem Zusammenhang steht, vom Verkehrsunfall verständigt wurde oder

- b) die in lit. a genannten Personen und jene, in deren Vermögen der Schaden eingetreten ist, einander ihre Identität nachgewiesen haben, oder
2. die Tat den Tatbestand einer in die Zuständigkeit der Gerichte fallenden strafbaren Handlung bildet.“

170. Der § 136 hat zu lauten:

„§ 136. Vollzugsbestimmungen“

(1) Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist, unbeschadet der Abs. 2 und 3, der Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie betraut; er hat das Einvernehmen zu pflegen bei der Vollziehung

- a) des § 1 Abs. 2 lit. d, des § 14 Abs. 9, des § 20 Abs. 1 lit. f, des § 24 Abs. 2, des § 29 Abs. 6, des § 30 Abs. 7, des § 31 Abs. 5, des § 40 Abs. 1 und 5, des § 41 Abs. 6, des § 45 Abs. 8, des § 46 Abs. 6, des § 47 Abs. 3, des § 77, des § 87 Abs. 1 und 4, des § 92 Abs. 5, des § 97, des § 99 Abs. 1, des § 101 Abs. 8, des § 102 Abs. 2 und 5, des § 103 Abs. 8, des § 104 Abs. 8, des § 106 Abs. 9, des § 107, Abs. 4, des § 121 und des § 124 Abs. 1 bezüglich der Angelegenheiten des Bundesheeres und der Heeresverwaltung mit dem Bundesminister für Landesverteidigung;
- b) des § 1 Abs. 4 mit dem Bundesminister für Justiz;
- c) des § 59 Abs. 1 bis 3 und des § 62 Abs. 1, 6, 7 und 8 mit den Bundesministern für Justiz und für Finanzen;
- d) des § 55 Abs. 3 und 4, des § 56 Abs. 4, des § 61, des § 129 und des § 131 Abs. 5 und 6 mit dem Bundesminister für Finanzen;
- e) des § 4 Abs. 2 b und des § 11 Abs. 3 und 4 bezüglich der Auslegung des Begriffes „gesundheitsschädlich“, des § 64 Abs. 2 zweiter und dritter Satz, des § 69 und des § 103 Abs. 3 bezüglich des Ausmaßes der Beanspruchung von Kraftfahrzeugenkern mit dem Bundesminister für soziale Verwaltung;
- f) des § 109 Abs. 2, des § 124 Abs. 3, des § 125 Abs. 3, des § 126 Abs. 4 und des § 127 Abs. 4 bezüglich der Frage der Gleichwertigkeit der Ausbildung an einer Hochschule mit dem Bundesminister für Wissenschaft und Forschung;
- g) des § 109 Abs. 2, des § 125 Abs. 3 und des § 126 Abs. 4 bezüglich der Frage der Gleichwertigkeit der Ausbildung an einer Höheren Lehranstalt mit dem Bundesminister für Unterricht und Kunst;

h) des § 48 Abs. 1 zweiter Satz und des § 54 Abs. 4 mit dem Bundesminister für Inneres;

i) des § 26 Abs. 8 bezüglich der Anbringung der Sitze und zusätzlicher Schutzvorrichtungen an Zugmaschinen und des § 124 Abs. 1 mit dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft;

j) des § 87, des § 89 und des § 124 Abs. 1 mit dem Bundesminister für Verkehr und

k) des § 54 Abs. 2, 3, 3 a, 3 b und 3 c mit dem Bundesminister für Auswärtige Angelegenheiten.

(2) Mit der Vollziehung des § 57 Abs. 6 zweiter Satz, des § 60, des § 62 Abs. 2 bis 5, des § 67 Abs. 7, des § 68 Abs. 2 zweiter Satz und des § 77 Abs. 1 zweiter Satz ist der Bundesminister für Finanzen betraut; er hat das Einvernehmen zu pflegen bei der Vollziehung des § 60 und des § 62 Abs. 2 erster Satz, Abs. 3 erster Satz und Abs. 5 mit dem Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie und bei der Vollziehung des § 60 Abs. 1 bis 3 und des § 62 Abs. 3 erster Satz und Abs. 5 je mit Auseinanderhaltung des Tarifes mit dem Bundesminister für Justiz.

(3) Mit der Vollziehung des § 59 Abs. 5 und des § 63 ist der Bundesminister für Justiz betraut; er hat hiebei das Einvernehmen mit den Bundesministern für Finanzen und für Handel, Gewerbe und Industrie zu pflegen.

(4) Verordnungen auf Grund der Bestimmungen dieses Bundesgesetzes können von dem der Kundmachung dieses Bundesgesetz folgenden Tag an erlassen werden; sie treten fruestens mit den betreffenden Bestimmungen in Kraft.“

Artikel II

(1) Fahrzeuge, deren Typen oder die einzeln vor dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes genehmigt worden sind und die zwar den bisherigen Vorschriften, aber nicht den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes entsprechen, sind ausgenommen von den Bestimmungen des Art. I

Z. 6 (§ 4 Abs. 2 b) über die Möglichkeit, mit dem Fahrzeug Kraftstoffe ohne gesundheitsschädlichen Gehalt an Bleiverbindungen zu verwenden;

Z. 18 (§ 10 Abs. 2) über durchsichtige Stoffe an Fahrzeugen;

Z. 21 (§ 12 Abs. 2) über die freien Enden der Auspuffrohre;

Z. 22 (§ 12 Abs. 3) über die Beschaffenheit der Vorrichtungen zur Dämpfung des Auspuffgeräusches;

Z. 25 (§ 14 Abs. 1) über die äußersten Punkte der Lichtaustrittsflächen der Scheinwerfer für Abblendlicht;

510 der Beilagen

33

Z. 29 (§ 14 Abs. 5) über die obersten Punkte der Lichteintrittsflächen von seitlichen Rückstrahlern;

Z. 36 (§ 16 Abs. 2) über Begrenzungsleuchten an über 1,6 m breiten Anhängern;

Z. 48 (§ 21 letzter Satz) über die Scheibenwaschvorrichtungen und Vorrichtungen gegen das Beschlagen und Vereisen;

Z. 55 (§ 26 Abs. 2) über die Beschaffenheit von Sitzen an Kraftfahrzeugen und

Z. 56 (§ 27 Abs. 1) über das Anschreiben des Hubraumes und des Zeichens „CM“ an Motorfahrrädern.

(2) Fahrzeuge, deren Typen oder die einzeln vor dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes genehmigt worden sind und die zwar den bisherigen Vorschriften, aber nicht den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes entsprechen, müssen entsprechen den Bestimmungen des Art. I

Z. 5 (§ 4 Abs. 2 a) über den Schutz gegen das Unterfahren des Fahrzeugs ab 1. Jänner 1977,

Z. 14 (§ 6 Abs. 10 lit. b) über mit der Betriebsbremse des Zugfahrzeugs zu betätigende Anhängerbremsen ab 1. Jänner 1974,

Z. 37 (§ 18 Abs. 2) über das Bremslicht an Motorrädern und Motorrädern mit Beiwagen ab 1. Jänner 1974,

Z. 40 (§ 18 Abs. 2 lit. e) über Bremsleuchten an selbstfahrenden Arbeitsmaschinen ab 1. Jänner 1974 und

Z. 44 (§ 20 Abs. 2) über das Anbringen von Nebelscheinwerfern am Fahrzeug ab 1. Jänner 1974.

(3) Lenkerberechtigungen für die Gruppe B, die gemäß § 61 Abs. 1 oder § 110 Abs. 3 des Kraftfahrgesetzes 1955 oder gemäß § 64 Abs. 2 oder § 133 Abs. 2 des Kraftfahrgesetzes 1967 erteilt oder ausgetauscht worden sind, gelten in dem im Art. I Z. 102 angeführten Umfang.

Artikel III

(1) Dieses Bundesgesetz tritt, soweit in den Abs. 2 bis 4 nichts anderes bestimmt ist, mit 1. Jänner 1972 in Kraft.

(2) Mit dem Tag der Kundmachung dieses Bundesgesetzes treten in Kraft die Bestimmungen des Art. I

Z. 19 und 20 (§ 11 Abs. 3 und 4) über den Gehalt an Bleiverbindungen in Kraftstoffen;

Z. 86 (§ 55 Abs. 4) über den Kostenbeitrag für die Überprüfung der Kraftfahrzeuge und Anhänger und

Z. 165 (§ 132 Abs. 3) über das Verwenden von vor dem 1. Jänner 1968 angemeldeten Motorfahrrädern.

(3) In Kraft treten

1. mit dem 15. Tag nach der Kundmachung dieses Bundesgesetzes der Art. I Z. 169 (§ 134) über Strafbestimmungen;

2. mit 1. Jänner 1973 die Bestimmungen des Art. I

Z. 5 (§ 4 Abs. 2 a) über den Schutz gegen das Unterfahren des Fahrzeuges,

Z. 22 (§ 12 Abs. 3) über die Beschaffenheit der Vorrichtungen zur Dämpfung des Auspuffgeräusches,

Z. 25 und 26 (§ 14 Abs. 1 und 2) über die äußersten Punkte der Lichtaustrittsfläche der Scheinwerfer für Abblendlicht,

Z. 64 (§ 36 lit. e) über die Verwendung von Fahrzeugen mit einer Begutachtungsplakette und

Z. 100 (§ 64 Abs. 2 zweiter Satz) über den Nachweis der Unterweisung in lebensrettenden Sofortmaßnahmen;

3. mit 1. Jänner 1978 die Bestimmungen des Art. I

Z. 6 (§ 4 Abs. 2 b) über die Möglichkeit, mit dem Fahrzeug Kraftstoffe ohne gesundheitsschädlichen Gehalt an Bleiverbindungen zu verwenden.

(4) Mit 1. Jänner 1973 treten in Kraft die Bestimmungen des Art. I

Z. 84 (§ 55 Abs. 1) über die von der Behörde wiederkehrend zu überprüfenden Arten von Fahrzeugen,

§ 57 a Abs. 1 und 3 der Z. 93 über die von Vereinen oder Gewerbetreibenden wiederkehrend zu begutachtenden Arten von Fahrzeugen und die hiefür festgesetzten Fristen. Die wiederkehrende Begutachtung darf jedoch auf Verlangen des Zulassungsbewerbers auch vor dem 1. Jänner 1973 vorgenommen werden.

(5) Die gemäß Art. I Z. 93 (§ 57 a Abs. 1) wiederkehrend zu begutachtenden Fahrzeuge sind

wenn sie erst- erstmals zu be- und darauffol-
mals zugelassen gutachten gend das
worden sind nächste Mal zu
begutachten

vor dem bis 31. Dezem- ein Jahr nach
1. Jänner 1969 ber 1973, je- der ersten Be-
doch nicht vor gutachtung
Ablauf von
zwei Jahren
nach der letz-
ten Überprü-
fung

im Jahre 1969 bis 31. Dezem- bis 31. Dezem-
ber 1974 ber 1975

im Jahre 1970 bis 31. Dezem- bis 31. Dezem-
ber 1974 ber 1976

(6) Verordnungen auf Grund der Bestimmungen dieses Bundesgesetzes können von dem der Kundmachung dieses Bundesgesetzes folgenden Tag an erlassen werden; sie treten最早stens mit den betreffenden Bestimmungen in Kraft.

Artikel IV

(1) Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist, unbeschadet der Abs. 2 und 3, der Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie betraut; er hat das Einvernehmen zu pflegen bei der Vollziehung des Art. I

- a) Z. 6 und Z. 20 sowie des § 64 Abs. 2 zweiter und dritter Satz der Z. 100 mit dem Bundesminister für soziale Verwaltung,
- b) Z. 76 und Z. 82 mit dem Bundesminister für Inneres,
- c) Z. 79, Z. 80 und Z. 81 mit dem Bundesminister für Auswärtige Angelegenheiten,

d) Z. 86, Z. 88, Z. 158, Z. 159 und Z. 160 mit dem Bundesminister für Finanzen,

e) Z. 94 und Z. 99 mit den Bundesministern für Justiz und für Finanzen und

f) Z. 43, Z. 116, Z. 132, Z. 133 und Z. 135 mit dem Bundesminister für Landesverteidigung.

(2) Mit der Vollziehung des Art. I Z. 97 und Z. 98 ist der Bundesminister für Finanzen betraut; er hat hiebei das Einvernehmen mit den Bundesministern für Handel, Gewerbe und Industrie und, mit Ausnahme der Festsetzung des Tarifes, für Justiz zu pflegen.

(3) Mit der Vollziehung des Art. I Z. 96 ist der Bundesminister für Justiz betraut; er hat hiebei das Einvernehmen mit den Bundesministern für Finanzen und für Handel, Gewerbe und Industrie zu pflegen.