

1034 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates XIII. GP

29. 1. 1974

Regierungsvorlage

Bundesgesetz vom XXXXXXXX, mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967 geändert wird (2. Kraftfahrzeuggesetz-Novelle)

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel I

Das Kraftfahrzeuggesetz 1967, BGBl. Nr. 267, in der Fassung der Kraftfahrzeuggesetz-Novelle 1971, BGBl. Nr. 285, und der Kundmachung BGBl. Nr. 240/1970 wird wie folgt geändert:

1. Im § 2 hat die Z. 14 zu lauten:

„14. Motorfahrrad ein Kraftrad (Z. 4), bei dem nach seiner Bauart und Ausrüstung dauernd gewährleistet ist, daß mit ihm auf gerader, waagrechtter Fahrbahn bei Windstille mit einer Belastung von 75 kg eine Geschwindigkeit von 40 km/h nicht überschritten werden kann;“

2. Im § 4 hat der Abs. 5 zu lauten:

„(5) Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen und Lastkraftwagen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3500 kg müssen für jeden der an eine äußere seitliche Längswand des Fahrzeuges angrenzenden unmittelbar hinter der Windschutzscheibe gelegenen Sitzplätze mit hinsichtlich ihrer Befestigung am Fahrzeug der Bauart des Fahrzeuges entsprechenden Sicherheitsgurten ausgerüstet sein; dies gilt jedoch nicht für Heeresfahrzeuge.“

3. 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 das Zeichen „CM“ sowie an Motorfahrrädern mit Hubkolbenmotor der Hubraum in vollen Kubikzentimetern vollständig sichtbar und dauernd gut lesbar und unverwischbar angeschrieben oder zuverlässig angebracht sein.“

4. Im § 55 hat der Abs. 2 zu lauten:

„(2) Die wiederkehrende Überprüfung ist drei Jahre, bei Fahrzeugen zur entgeltlichen Personenbeförderung oder zur Beförderung gefähr-

licher Güter (§ 92) ein Jahr nach der ersten Zulassung, auch wenn diese im Ausland erfolgte, 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. Wurde der Nachweis über den Zeitpunkt der ersten Zulassung nicht erbracht, so hat die Behörde den Zeitpunkt der ersten Überprüfung festzusetzen. Wenn ein Fahrzeug länger als vier Monate abgemeldet war oder der Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln hinterlegt waren, kann die Behörde auf Antrag einen späteren Zeitpunkt für die nächste Überprüfung festsetzen. Als Überprüfung gilt auch eine Einzelprüfung des Fahrzeuges gemäß § 31 Abs. 3.“

5. Im § 57 a hat der Abs. 3 zu lauten:

„(3) Die wiederkehrende Begutachtung ist drei Jahre nach der ersten Zulassung, auch wenn diese im Ausland erfolgte, 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. § 55 Abs. 2 zweiter und dritter Satz gilt sinngemäß. Als Begutachtung gilt auch eine Einzelprüfung des Fahrzeuges gemäß § 31 Abs. 3 oder eine besondere Überprüfung gemäß § 56.“

6. Im § 57 a ist dem Abs. 7 als letzter Satz anzufügen:

„Die Begutachtungsplakette ist nur gegen Ersatz der Gestehungskosten am Fahrzeug anzubringen (Abs. 5) oder dem Zulassungsbesitzer auszufolgen (Abs. 6).“

7. Im § 64 hat der Abs. 6 zu lauten:

„(6) Besitzern einer im Ausland erteilten Lenkerberechtigung ist auf Antrag insoweit ohne Ermittlungsverfahren eine Lenkerberechtigung mit dem gleichen Berechtigungsumfang zu erteilen, als auf Grund der Vorschriften des Staates, in dem die ausländische Lenkerberechtigung er-

teilt wurde, bei der Erteilung einer Lenkerberechtigung auf Grund einer österreichischen Lenkerberechtigung von der Feststellung der im Abs. 2 angeführten Voraussetzungen abzusehen ist. Diesem Antrag darf nur stattgegeben werden, wenn der Antragsteller seit länger als sechs Monaten seinen ordentlichen Wohnsitz in Österreich hat und glaubhaft macht, daß er auf Grund der im Ausland erteilten Lenkerberechtigung seit mindestens einem Jahr Kraftfahrzeuge der Gruppe gelenkt hat, für die die Lenkerberechtigung erteilt wurde, und wenn bei ihm keine Bedenken hinsichtlich der Verkehrszuverlässigkeit (§ 66), der geistigen und körperlichen Eignung und der fachlichen Befähigung bestehen.“

8. Im § 92 hat der Abs. 1 zu lauten:

„(1) Kraftwagen und Anhänger, die ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung gefährlicher Güter im Sinne des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR.), BGBl. Nr. 522/1973, bestimmt sind, müssen, abgesehen von den sonst für diese Fahrzeuge in Betracht kommenden Bestimmungen, der Gefährlichkeit und der Menge der zu befördernden Güter entsprechend gebaut, ausgerüstet und ausgestattet sein. Entspricht ein Fahrzeug den Bestimmungen dieses Übereinkommens, so hat der Landeshauptmann, in dessen örtlichem Wirkungsbereich das Fahrzeug seinen dauernden Standort hat, auf Antrag die in diesem Übereinkommen vorgeschriebenen, die Beschaffenheit des Fahrzeuges betreffenden kraftfahrrechtlichen behördlichen Bescheinigungen auszustellen. Vor der Ausstellung der Bescheinigung hat der Landeshauptmann ein Gutachten darüber einzuholen, ob das Fahrzeug im Sinne dieses Übereinkommens verkehrs- und betriebssicher ist. Der Antragsteller hat auf Verlangen des Landeshauptmannes die für die Erstattung dieses Gutachtens erforderlichen Nachweise vorzulegen. § 31 gilt sinngemäß.“

9. Nach dem § 93 ist als neuer § 93 a einzufügen:

„§ 93 a. Motorfahräder

Für Motorfahräder (§ 2 Z. 14) sind durch Verordnung unter Bedachtnahme auf die Verkehrs- und Betriebssicherheit, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, nähere Bestimmungen über die Beschaffenheit des Fahrzeuges festzusetzen.“

10. Im § 102 Abs. 5 hat die lit. e zu lauten:

„e) Bescheide über kraftfahrrechtliche Bewilligungen, die zur Verwendung des Fahrzeuges auf Straßen mit öffentlichem Verkehr erforderlich sind (§ 101 Abs. 5, § 104 Abs. 5 lit. d und Abs. 7); bei Fahrten, auf die das Europäische Übereinkommen über

die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR.), BGBl. Nr. 522/1973, anzuwenden ist, die in Anlage B R.Nr. 10.181 dieses Übereinkommens vorgeschriebenen Begleitpapiere.“

11. Im § 106 Abs. 1 ist der dritte Satz zu streichen und nach dem Abs. 1 als neuer Abs. 1 a einzufügen:

„(1 a) Kinder unter zwölf Jahren dürfen mit Kraftwagen und Motordreirädern nicht auf unmittelbar hinter der Windschutzscheibe gelegenen Sitzplätzen befördert werden; dies gilt jedoch nicht

- a) für Omnibusse, sofern die anderen Sitzplätze im Fahrzeug von Kindern besetzt sind,
- b) für Zugmaschinen, Motorkarren und selbstfahrende Arbeitsmaschinen, die zur Verwendung im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes bestimmt sind,
- c) bei den im Abs. 6 angeführten 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, sofern die anderen Sitzplätze im Fahrzeug von Kindern besetzt sind,
- d) bei der Verwendung von der Bauart des Fahrzeuges entsprechenden, im Bereich der unmittelbar hinter der Windschutzscheibe gelegenen Sitzplätze angebrachten Vorrichtungen, bei denen durch ihre Anbringung und Beschaffenheit ein besonderer Schutz des die Vorrichtung benützenden Kindes, insbesondere bei Unfällen, zu erwarten ist.“

12. Im § 114 ist dem Abs. 4 als letzter Satz anzufügen:

„Der Lehrende hat dafür zu sorgen, daß der Fahrschüler auf Schulfahrten mit einem Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen oder Lastkraftwagen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3500 kg einen Sicherheitsgurt benützt; dies gilt jedoch nicht bei Übungen für das Rückwärtsfahren und das Einfahren in Parklücken.“

Artikel II

(1) Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen, deren Type oder die einzeln vor dem 1. Jänner 1968 genehmigt worden sind, und Lastkraftwagen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3500 kg, die vor dem 30. Juni 1975 zum Verkehr zugelassen worden sind, sind von den Bestimmun-

gen des Art. I Z. 2 (§ 4 Abs. 5) über die Ausrüstung mit Sicherheitsgurten ausgenommen. Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen, deren Type oder die einzeln zwischen dem 1. Jänner 1968 und dem 31. Dezember 1974 genehmigt worden sind, müssen den Bestimmungen des Art. I Z. 2 (§ 4 Abs. 5) über die Ausrüstung mit Sicherheitsgurten ab dem 1. Jänner 1975 entsprechen.

(2) Bei der Verwendung von Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen, deren Type oder die einzeln vor dem 1. Jänner 1968 genehmigt worden sind, und von Lastkraftwagen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3500 kg, die vor dem 30. Juni 1975 zum Verkehr zugelassen worden sind, finden die Bestimmungen des Art. I Z. 12 (§ 114 Abs. 4) über die Benützung des Sicherheitsgurtes bei Schulfahrten keine Anwendung. Bei der Verwendung von Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen, deren Type oder die einzeln zwischen dem 1. Jänner 1968 und dem 31. Dezember 1974 genehmigt worden sind, finden die Bestimmungen des Art. I Z. 12 (§ 114 Abs. 4) über die Benützung des Sicherheitsgurtes bei Schulfahrten ab 1. Jänner 1975 Anwendung.

Artikel III

(1) Dieses Bundesgesetz tritt, soweit im Abs. 2 und 3 nichts anderes bestimmt ist, mit 1. April 1974 in Kraft.

(2) Nach Ablauf des Tages der Kundmachung dieses Bundesgesetzes treten in Kraft die Bestimmungen des Art. I Z. 4 (§ 55 Abs. 2) über die wiederkehrende Überprüfung, Z. 5 (§ 57 a Abs. 3) über die wiederkehrende Begutachtung, Z. 6 (§ 57 a Abs. 7) über die Begutachtungsplakette, Z. 7 (§ 64 Abs. 6) über die Erteilung der Lenkerberechtigung auf Grund einer ausländischen und Z. 11 (§ 106 Abs. 1 a) über die Beförderung von Kindern hinter der Windschutzscheibe.

(3) Mit 1. Juni 1974 treten die Bestimmungen des Art. I Z. 1 (§ 2 Z. 14) und Z. 9 (§ 93 a) über Motorfahräder in Kraft.

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

Artikel IV

Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für Verkehr betraut.

Erläuterungen

Bei der Anwendung des Kraftfahrzeuggesetzes 1967, BGBl. Nr. 267, in der Fassung der Kraftfahrzeuggesetz-Novelle 1971, BGBl. Nr. 285, hat sich ergeben, daß dieses Bundesgesetz den Erfordernissen der Praxis nicht mehr voll entspricht. Es handelt sich im einzelnen um Bestimmungen über die Motorfahräder, die Sicherheitsgurten, die Überprüfung bzw. Begutachtung von importierten Gebrauchtfahrzeugen, die Kosten der Begutachtungsplaketten und die Erteilung von österreichischen Lenkerberechtigungen auf Grund von ausländischen. Überdies wurden Bestimmungen zur Vollziehung des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR.), BGBl. Nr. 522/1973, erforderlich. Durch eine Novellierung dieses Bundesgesetzes soll den Interessen der Betroffenen besser Rechnung getragen werden. Zur Novellierung dieser Bestimmungen ist folgendes zu bemerken:

Zu Art. I

Zu Z. 1 (§ 2 Z. 14)

Nach dem geltenden Gesetzestext muß ein Motorfahrrad u. a. einen Antriebsmotor mit einem Hubraum von nicht mehr als 50 cm³ aufweisen. Durch die vorgesehene Änderung soll ermöglicht werden, daß auch Krafträder mit Drehkolbenmotor (System Wankel) sowie mit elektromotorischem Antrieb als Motorfahräder eingestuft werden können, sofern mit ihnen auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille mit einer Belastung von 75 kg eine Geschwindigkeit von 40 km/h nicht überschritten werden kann.

Da jedoch noch keine der Hubraumbegrenzung auf 50 cm³ bei Hubkolbenmotoren entsprechenden Kriterien für eine Begrenzung der Antriebswirkung anderer Motoren vorliegen, die in gleicher Weise international verankert sind (vgl. Anhang 1 zum Genfer Abkommen über den Straßenverkehr 1949, BGBl. Nr. 222/1955, und Art. 1 lit. m des von Österreich unterzeichneten Wiener Übereinkommens über den Straßenverkehr 1968), und die wegen der Verpflichtung des Besitzes einer Lenkerberechtigung einschneidende Abgrenzung zu den übrigen Krafträdern nicht der Auslegung des Gesetzes überlassen werden

kann, wurde für die Festsetzung solcher Kriterien eine Verordnungsermächtigung vorgesehen (siehe § 93 a), auf Grund derer die erforderlichen Bestimmungen als Bauvorschriften (und nicht als Definitionsmerkmal) festzusetzen sind. Diese Vorgangsweise bietet auch den Vorteil, daß eventuelle durch die Entwicklung der Technik notwendig werdende Anpassungen leichter vorgenommen werden können, und zwar auch dann, wenn bisher vorgesehene Höchstgrenzen herabgesetzt werden müssen. In diesem Fall kann man wie bei anderen Bauvorschriften Härtefällen mit Ausnahme- und Übergangsbestimmungen begegnen, während bei Herabsetzung von ziffermäßig festgelegten Definitionsmerkmalen Fahrzeuge, die den geänderten Kriterien nicht entsprechen, mit deren Inkrafttreten zu Motorrädern würden, für deren Lenken eine Lenkerberechtigung erforderlich wäre.

Auf Grund dieser Verordnungsermächtigung werden auch für Motorfahräder mit Hubkolbenmotor die Kriterien festzusetzen sein, durch die die Überschreitung der Geschwindigkeit von 40 km/h ausgeschlossen werden kann; die bisher in der Definition enthaltene Hubraumbegrenzung von 50 cm³ wird ebenfalls in die Verordnungsbestimmung aufzunehmen sein.

Zu Z. 2 (§ 4 Abs. 5)

Die Einführung der Pflicht zur Ausrüstung der Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen und leichten Lastkraftwagen mit Sicherheitsgurten entspricht einer Empfehlung der 37. Tagung der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister vom Juni 1973. Bei den hier angeführten Lastkraftwagen handelt es sich in der Regel um solche, deren Bau dem der Personenkraftwagen entspricht und die sich technisch meist nur durch die Form des Aufbaues von diesen unterscheiden. Um nicht eine neue Gewichtskategorie von Lastkraftwagen einzuführen und angesichts der Tatsache, daß bereits in anderen europäischen Staaten die Grenze bei 3500 kg liegt, wurde diese auch hier gewählt; somit müssen alle Fahrzeuge der Gruppe B (§ 65 Abs. 1) mit Sicherheitsgurten ausgerüstet sein. Diese Verpflichtung trifft nicht Transportkarren, Motorkarren und selbstfahrende Arbeitsmaschinen, da diese Fahrzeuge nach

ihrer Definition (§ 2 Z. 19 bis 21) nicht Lastkraftwagen sind. Die geltenden Worte „Sitzplätze der vordersten Reihe“ haben zur Argumentation geführt, daß es nur bei mehr als einer Reihe eine vorderste geben, bei Fahrzeugen mit nur einer Reihe diese daher nicht als „vorderste“ gelten könne. Die neue Fassung schaltet solche nicht dem Willen des Gesetzgebers entsprechenden Auslegungen aus.

Zu Z. 3 (§ 27 Abs. 1)

Siehe die Erläuterungen zu Z. 1.

Zu Z. 4 und 5 (§ 55 Abs. 2 und § 57 a Abs. 3)

Nach der gegenwärtigen Rechtslage berechnet sich die Überprüfungs- bzw. Begutachtungsfrist ab der ersten Zulassung. Bei aus dem Ausland eingeführten Gebrauchtfahrzeugen gilt als die erste Zulassung die erste in Österreich nach der Einfuhr erfolgte Zulassung gemäß § 37. Es kommt daher vor, daß Fahrzeuge auf Grund ihres Alters bereits jährlich zu überprüfen bzw. zu begutachten wären, weil sie aber importiert wurden, erst drei Jahre nach der ersten Zulassung der Inspektion unterliegen. Nunmehr soll als erste Zulassung auch eine solche im Ausland gelten. Falls ihr Zeitpunkt nicht bekannt ist, setzt die Behörde den Zeitpunkt für die Überprüfung bzw. Begutachtung fest. Da die importierten Fahrzeuge regelmäßig einer Einzelgenehmigung bedürfen, in deren Verlauf das Fahrzeug auch technisch untersucht wird (vgl. § 31 Abs. 3), soll die Einzelprüfung auch als Überprüfung bzw. Begutachtung gelten.

Zu Z. 6 (§ 57 a Abs. 7)

Die Einhebung des Ersatzes der Gesteuerungskosten für die Begutachtungsplakette erhält durch diese Bestimmung eine eindeutige gesetzliche Grundlage.

Zu Z. 7 (§ 64 Abs. 6)

Der geltende Begriff der „materiellen Gegenseitigkeit“ hat sich in der Praxis als zu eng erwiesen. Es soll daher eine Erteilung einer österreichischen Lenkerberechtigung auf Grund einer ausländischen bei Personen, bei denen keine Bedenken hinsichtlich der Verkehrszuverlässigkeit, der geistigen und körperlichen Eignung und der fachlichen Befähigung (§ 64 Abs 2 erster Satz) bestehen, auch dann möglich sein, wenn im Ausland nicht von der Feststellung des Vorliegens aller dieser Voraussetzungen abgesehen wird. In solchen Fällen soll nur das Vorliegen der Voraussetzungen geprüft werden müssen, deren Vorliegen auch im Ausland geprüft wird, z. B. nur eine ärztliche Untersuchung, jedoch keine Lenkerprüfung.

Zu Z. 8 (§ 92 Abs. 1)

Der Beitritt Österreichs zum Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR.), BGBl. Nr. 522/1973, verlangt eine entsprechende Anpassung des § 92 an dieses Übereinkommen. So wird nunmehr das ADR. an Stelle wie bisher das CIM. zur Umschreibung des Begriffes „gefährliche Güter“ herangezogen. Weiters war die Ausstellung der in RNR.10.182(2) ADR. vorgeschriebenen Bescheinigung zu regeln. Das Verfahren hierzu soll analog zur Tankfahrzeugverordnung 1967 ablaufen. Die Partei hat über Aufforderung durch den Landeshauptmann die erforderlichen Fachgutachten eines Ziviltechnikers oder einer autorisierten Versuchsanstalt oder zutreffendenfalls die Druckbehälterbescheinigung nach der Dampfkesselverordnung vorzulegen. Dies ist entbehrlich, wenn das entsprechende Gutachten bereits im Verfahren über die Einzelgenehmigung eines Tankfahrzeuges oder bei dessen wiederkehrender Überprüfung gemäß §§ 26 und 28 der Tankfahrzeugverordnung vorgelegt wurde oder wenn es sich um Eigenschaften des Fahrzeuges handelt, die vom allgemeinen kraftfahrtechnischen Standpunkt durch die Sachverständigen gemäß § 125 beurteilt werden können, wie z. B. die Bauweise und Funktionen der elektrischen Anlage.

Zu Z. 9 (§ 93 a)

Siehe Erläuterung zu Z. 1.

Zu Z. 10 (§ 102 Abs. 5 lit. e)

Entsprechend dem nur auf die internationale Beförderung abgestellten Charakter des ADR. kommt die Kontrolle der Begleitpapiere in Frage

- a) bei in Österreich zugelassenen Fahrzeugen, wenn sie Beförderungen oder Leerfahrten in einen Mitgliedsstaat des ADR. durchführen,
- b) bei Fahrzeugen mit dem Kennzeichen eines Mitgliedsstaates des ADR. jederzeit im Bundesgebiet.

Zu Z. 11 (§ 106 Abs. 1 a)

Das hier ausgesprochene Verbot der Kinderbeförderung gilt nur für Fahrzeuge mit Windschutzscheiben.

Zu lit a und c: Hier gilt der Grundsatz, daß eventuell mitfahrende erwachsene Begleitpersonen die vorderen Plätze einnehmen sollen.

Zu lit. b: Diese Ausnahme ist nur bei Fahrzeugen mit Windschutzscheiben anwendbar, bei anderen Fahrzeugen besteht das Verbot nicht.

Zu lit. c: Klarstellung, daß Kinder in anderen als Personen- oder Kombinationskraftwagen mit acht Plätzen für beförderte Personen nicht auf Sitzen unmittelbar hinter der Windschutzscheibe befördert werden dürfen, ohne Rücksicht darauf, ob es sich um einen Schülertransport gemäß Abs. 6 zweiter Satz handelt oder nicht.

Zu lit. d: Die sogenannten Kindersitze können noch nicht der Typengenehmigungspflicht (§ 5) unterstellt werden, da derzeit noch keine allgemein gültigen, wissenschaftlich anerkannten Kriterien und Prüfungsmethoden für solche Sitze vorliegen.

Zu Z. 12 (§ 114 Abs. 4)

Auch diese Bestimmung entspricht einer Empfehlung der 37. Tagung der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister vom Juni 1973. Normadressat soll der Lehrende (Fahrlehrer) sein, da von einem Fahrschüler die Kenntnis dieser Vorschrift noch nicht verlangt werden kann; vgl. auch die Erläuterungen zu Z. 2. Zuzufolge § 122 Abs. 4 ist diese Vorschrift auch auf Übungsfahrten anzuwenden.

Zu Art. II

Für Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen, die zwischen dem 1. Jänner 1968 und dem 31. Dezember 1974 genehmigt worden sind, sollen die Vorschriften über die Anbringung von Sicherheitsgurten mit 1. Jänner 1975 in Kraft treten; die früher genehmigten sind jedoch von dieser Vorschrift ausgenommen.

Hinsichtlich der Lastkraftwagen, welche bisher auch nicht Anbringungsrichtungen für Sicherheitsgurte haben mußten (vgl. derzeitige Fassung des § 4 Abs. 5), soll diese Vorschrift erst für Fahrzeuge gelten, die nach dem 30. Juni 1975 erstmals zugelassen werden.

Zu Art. III

Die Bestimmungen über die Motorfahräder sollen zwecks rechtzeitiger Kundmachung der Verordnungsbestimmung zwei Monate nach Inkrafttreten dieser Novelle wirksam werden.