

## 1097 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates XIII. GP

# Bericht des Ausschusses für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft

### **über die Regierungsvorlage (1034 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967 geändert wird (2. Kraftfahrgesetz-Novelle)**

Durch die gegenständliche Regierungsvorlage sollen die Bestimmungen des Kraftfahrgesetzes 1967 den Erfordernissen der Praxis angepaßt werden. Im einzelnen sollen die Bestimmungen über die Motorfahrräder, die Sicherheitsgurten, die Überprüfung bzw. Begutachtung von importierten Gebrauchtfahrzeugen, die Kosten der Begutachtungsblanketten und die Erteilung von österreichischen Lenkerberechtigungen auf Grund von ausländischen novelliert werden. Überdies enthält der Gesetzentwurf Bestimmungen zur Vollziehung des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR), BGBl. Nr. 522/1973.

Der Ausschuß für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat die obgenannte Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 13. März 1974 in Verhandlung genommen und beschlossen, zur Vorbereitung derselben einen Unterausschuß einzusetzen. Diesem Unterausschuß gehörten von der Sozialistischen Partei Österreichs die Abgeordneten Ing. Hobl, Kittl, Pay und Troll, von der Österreichischen Volkspartei die Abgeordneten Hietl, Kammerhofer und Fenzl sowie von der Freiheitlichen Partei Österreichs der Abgeordnete Dr. Schmidt an.

Der Unterausschuß hat die Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 21. März 1974 unter Anhörung von Sachverständigen eingehend beraten und einige Änderungen vorgeschlagen.

Dem Ausschuß für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft wurde am gleichen Tag vom Abgeordneten Ing. Hobl der Bericht des Unterausschusses erstattet.

Bei der Abstimmung wurde die Regierungsvorlage unter Berücksichtigung der vom Unteraus-

schuß vorgeschlagenen Abänderungen vom Ausschuß einstimmig angenommen.

Die Abänderungen im Art. I betreffen die Z. 1 und die Streichung der Z. 9 in der Fassung der Regierungsvorlage; im Art. II wurden Stichtage geändert. Im Art. III Abs. 1 wurde der Wirksamkeitsbeginn mit 1. Juli 1974 festgelegt. Ferner wurde im Art. III Abs. 3 in der Fassung der Regierungsvorlage gestrichen und im Art. IV ein Hinweis auf das Bundesministeriengesetz aufgenommen.

#### Zu Art. I Z. 1 wird folgendes bemerkt:

Nach dem geltenden Gesetzestext muß ein Motorfahrrad u. a. einen Antriebsmotor mit einem Hubraum von nicht mehr als 50 cm<sup>3</sup> aufweisen. Durch die vorgenommene Änderung der Regierungsvorlage soll ermöglicht werden, daß auch Krafträder mit elektromotorischem Antrieb als Motorfahrräder 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 cm<sup>3</sup> bei Hubkolbenmotoren entsprechenden Kriterien für eine Begrenzung der Antriebwirkung 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. 2 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 Krafträder nicht der Auslegung des Gesetzes überlassen werden kann, wurde die Festsetzung solcher Kriterien im Verordnungswege vorgesehen. Auf Grund des § 89 werden die erforderlichen Bestimmungen als Bauvorschriften (und nicht als Definitionsmerkmal) festzusetzen sein. 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 ziffernmäßig festgelegten Definitionsmerkmalen Fahrzeuge, die den geänderten Kriterien nicht entsprechen, mit deren Inkrafttreten zu Motorrädern würden, für deren Lenker eine Lenkerberechtigung erforderlich wäre.

Weiters traf der Ausschuß folgende Feststellungen:

**Zu Art. I Z. 2:**

Sollte in einzelnen Fällen diese Bestimmung nicht erfüllt werden können, hat der Antragsteller gemäß § 34 KFG 1967 die Möglichkeit, eine Ausnahmegenehmigung zu beantragen. Der Ausschuß hat zur Kenntnis genommen, daß das Bundesministerium für Verkehr nach diesen Bestimmungen wegen besonderer Gegebenheiten (wirtschaftliche Unzumutbarkeit des Umbaues einer Fahrzeugserie) eine solche Ausnahmegenehmigung erteilen wird.

Weiters wurde im Ausschuß Übereinstimmung erzielt, daß eine Erweiterung der für Heeresfahrzeuge bestehenden Ausnahmebestimmung auch auf Einsatzfahrzeuge in Ziffer 2 nicht erfolgt, da die besonderen Gegebenheiten bei Einsatzfahrten es erforderlich machen, dem Lenker und dem Beifahrer die Verwendung eines Gurtes zu ermöglichen. Sollte künftig eine Verpflichtung zur Anlegung des Gurtes gesetzlich festgelegt werden, wäre bei dieser Gelegenheit über eine Ausnahme zu entscheiden. Sollte eine solche Ausnahme beschlossen werden, so wäre die Benutzung des Gurtes entweder freizustellen oder einer Dienstanweisung zu überlassen.

**Zu Art. I Z. 3:**

Unter der Formulierung „in vollen Kubikzentimetern“ ist zu verstehen, daß eventuelle Dezimalstellen nicht berücksichtigt werden.

Als Ergebnis seiner Beratung stellt der Ausschuß für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft somit den Antrag, der Nationalrat wolle dem angeschlossenen Gesetzentwurf die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, am 21. März 1974

Kammerhofer  
Berichterstatter

Troll  
Obmann-Stellvertreter

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

Der Nationalrat hat beschlossen:

**Artikel I**

Das Kraftfahrgesetz 1967, BGBl. Nr. 267, in der Fassung der Kraftfahrgesetz-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, waagrechter Fahrbahn bei Windstille mit einer Belastung von 75 kg eine Geschwindigkeit von 40 km/h nicht überschritten werden kann,

und dessen Antriebsmotor, wenn er ein Hubkolbenmotor ist, einen Hubraum von nicht mehr als 50 cm<sup>3</sup> hat;“

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 laufen:

„(1) Am Fahrzeug müssen der Name oder die Marke des Erzeugers und die Fahrgestellnummer,

## 1097 der Beilagen

3

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 gefährlicher 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 gelten 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 auszu folgen (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 erteilt wurde, bei der Erteilung einer Lenkerber rechtigung 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 Verkehrsuverlässigkeit (§ 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 Wirkungsbe reich das Fahrzeug seinen dauernden Standort hat, auf Antrag die in diesem Übereinkommen vorgeschriebenen, die Beschaffenheit des Fahrzeugs 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. Im § 102 Abs. 5 hat die lit. e zu lauten:

„e) Bescheide über kraftfahrrechtliche Bewilligungen, die zur Verwendung des Fahrzeugs 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 RNr. 10.181 dieses Übereinkommens vorgeschriebenen Begleitpapiere.“

10. 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

## 1097 der Beilagen

- 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 Fahrzeugs 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.“

11. 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 1. Oktober 1975 zum Verkehr zugelassen worden sind, sind von den Bestimmungen des Art. I Z. 2 (§ 4 Abs. 5) über die Ausrüstung mit Sicherheitsgurten ausgenommen. Per-

sonenkraftwagen und Kombinationskraftwagen, deren Type oder die einzeln zwischen dem 1. Jänner 1968 und dem 31. März 1975 genehmigt worden sind, müssen den Bestimmungen des Art. I Z. 2 (§ 4 Abs. 5) über die Ausrüstung mit Sicherheitsgurten ab dem 1. April 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 1. Oktober 1975 zum Verkehr zugelassen worden sind, finden die Bestimmungen des Art. I Z. 11 (§ 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. März 1975 genehmigt worden sind, finden die Bestimmungen des Art. I Z. 11 (§ 114 Abs. 4) über die Benützung des Sicherheitsgurtes bei Schulfahrten ab 1. April 1975 Anwendung.

## Artikel III

(1) Dieses Bundesgesetz tritt, soweit im Abs. 2 nichts anderes bestimmt ist, mit 1. Juli 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. 10 (§ 106 Abs. 1 a) über die Beförderung von Kindern hinter der Windschutzscheibe.

(3) 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 gemäß Bundesministeriengesetz 1973, BGBI. Nr. 389, der Bundesminister für Verkehr beauftragt.