

Zu 57 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates XIV. GP

1976 11 30

Änderung der Regierungsvorlage

betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967 geändert (3. Kraftfahrzeuggesetz-Novelle) und zivilrechtliche Bestimmungen über den Gebrauch von Sicherheitsgurten getroffen werden gemäß § 25 Geschäftsordnungsgesetz 1975

Die Regierungsvorlage 57 der Beilagen XIV. GP wird wie folgt geändert:

1. Der Titel hat zu lauten:

„Bundesgesetz vom XXXXXXXXXXXX
XXXX, mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967
geändert wird (4. Kraftfahrzeuggesetz-Novelle)
und zivilrechtliche Bestimmungen über den
Gebrauch von Sturzhelmen getroffen werden“

2. Der Einleitungssatz des Art. I hat zu lauten:
„Das Kraftfahrzeuggesetz 1967, BGBl. Nr. 267, in
der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 285/
1971, BGBl. Nr. 286/1974 und BGBl. Nr. 352/
1976 sowie der Kundmachung BGBl. Nr. 240/
1970 wird wie folgt geändert:“

3. Im Art. I wird nach der Z. 8 eingefügt:
„8 a. Im § 2 wird nach Z. 15 als neue Z. 15 a
eingefügt:

„15 a. Kleinmotorrad ein Motorrad (Z. 15)
dessen Antriebsmotor, wenn er ein Hubkolben-
motor ist, einen Hubraum von nicht mehr als
50 cm³ hat;“

4. Im § 5 Abs. 1 letzter Satz in der Fassung
des Art. I Z. 24 wird nach dem ersten Wort
„Feilbieten“ eingefügt „und Verwenden“.

5. Im § 6 Abs. 2 vierter Satz in der Fassung
des Art. I Z. 28 haben die Worte „mit jeder
ihrer beiden Betätigungseinrichtungen“ zu ent-
fallen.

6. Im § 6 Abs. 3 siebenter Satz in der Fassung
des Art. I Z. 28 ist nach den Worten „25 km/h“
einzufügen:

„, bei Transportkarren und selbstfahrenden
Arbeitsmaschinen mit einer Bauartgeschwindig-
keit von mehr als 30 km/h,“

7. Im § 6 Abs. 11 in der Fassung des Art. I
Z. 28 hat der erste Satz zu lauten:

„Anhänger mit einem höchsten zulässigen
Gesamtgewicht von nicht mehr als 3500 kg,
außer Sattelanhängern, Anhängern von Gelenk-
kraftfahrzeugen und Omnibusanhängern dürfen
auch als einzige Bremsanlage eine Auflaufbrems-
anlage haben.“

8. Im Art. I wird nach der Z. 34 eingefügt:
„34 a. Im § 12 Abs. 2 hat der zweite Satz zu
entfallen.“

9. Im Art. I wird nach der Z. 93 eingefügt:
„93 a. Im § 24 Abs. 2 erster Halbsatz haben unter
gleichzeitiger Ersetzung des Beistriches nach
den Worten ‚3500 kg‘ durch das Wort ‚und‘
die Worte ‚und Kraftwagen zur Beförderung
gefährlicher Güter (§ 92)‘ zu entfallen.“

10. Im Art. I hat die Z. 103 zu lauten:
„103. Im § 29 Abs. 1 erster Satz hat unter
gleichzeitiger Ersetzung des Strichpunktes nach
dem ersten Halbsatz durch einen Punkt der zweite
Halbsatz zu entfallen.“

11. Im Art. I wird nach der Z. 122 eingefügt:
„122 a. Im § 33 Abs. 1 hat die lit. c zu lauten:
,c) die Verkehrs- und Betriebssicherheit des
Fahrzeuges nicht herabsetzen.“

12. Im Art. I wird nach der Z. 124 eingefügt:
„124 a. Im § 34 hat der Abs. 3 zu lauten:
,(3) Wenn die Voraussetzungen, unter denen
die Ausnahmegenehmigung erteilt wurde, nicht
mehr gegeben sind, ist § 28 Abs. 8 und 9 sinn-
gemäß anzuwenden.“

13. Im Art. I wird nach der Z. 147 eingefügt:
„147 a. Im § 45 Abs. 6 ist am Ende des dritten
Satzes der Punkt durch einen Strichpunkt zu
ersetzen und danach einzufügen:
,diese Bescheinigung unterliegt keiner Stempel-
gebühr.“

14. Im Art. I wird nach der Z. 158 eingefügt:
„158 a. Im § 55 Abs. 1 lit. b haben die Worte ‚oder zur Beförderung gefährlicher Güter‘ zu entfallen.“

15. Im Art. I hat die Z. 162 zu lauten:

„162. Im § 55 Abs. 2 erster Satz haben die Worte ‚oder zur Beförderung gefährlicher Güter (§ 92)‘ und die Worte ‚und Zugmaschinen der Klasse III‘ zu entfallen.“

16. Im Art. I ist nach der Z. 162 einzufügen:

„162 a. Im § 55 Abs. 3 entfällt der dritte Satz.“

17. Im Art. I ist nach der Z. 165 einzufügen:

„165 a. Im § 55 Abs. 4 hat die lit. c zu lauten:

,c) eines Sonderkraftfahrzeuges 150 S‘“

18. Im Art. I ist nach der Z. 170 einzufügen:

„170 a. Im § 57 Abs. 4 ist nach dem ersten Satz einzufügen:

‚Die Ermächtigung darf nur vertrauenswürdigen Personen verliehen werden; auf ihre Erteilung besteht kein Rechtsanspruch. Der ermächtigte Verein oder Gewerbetreibende hat Veränderungen hinsichtlich seines Personals und seiner Einrichtungen, soweit diese Voraussetzungen für die Erteilung der Ermächtigung waren, unverzüglich dem Landeshauptmann anzuzeigen.‘“

19. Im Art. I ist nach der Z. 171 einzufügen:

„171 a. Im § 57 a Abs. 1 lit. c haben die Worte ‚oder zur Beförderung gefährlicher Güter‘ zu entfallen.“

20. Im Art. I hat die Z. 173 zu lauten:

„173. Im § 57 a hat der Abs. 2 zu lauten:

‚(2) Der Landeshauptmann hat für seinen örtlichen Wirkungsbereich auf Antrag Vereine oder zur Reparatur von Kraftfahrzeugen oder Anhängern berechnete Gewerbetreibende, die hinreichend über hierzu geeignetes Personal und die erforderlichen Einrichtungen verfügen, zur wiederkehrenden Begutachtung gemäß Abs. 1 zu ermächtigen. Die Ermächtigung darf nur vertrauenswürdigen Personen verliehen werden, auf ihre Erteilung besteht kein Rechtsanspruch. Bei der Ermächtigung ist auch auszusprechen, in welcher Weise die Prüfstellen des ermächtigten Vereines oder Gewerbetreibenden erkennbar gemacht sein müssen. Der ermächtigte Verein oder Gewerbetreibende hat Veränderungen hinsichtlich seines Personals und seiner Einrichtungen, soweit diese Voraussetzung für die Erteilung der Ermächtigung waren, unverzüglich dem Landeshauptmann anzuzeigen. Die Ermächtigung ist ganz oder nur hinsichtlich einzelner Arten von Fahrzeugen zu widerrufen, wenn der ermächtigte Verein oder Gewerbetreibende nicht mehr vertrauenswürdig ist, nicht mehr über geeignetes Personal verfügt oder seine Einrichtungen nicht den durch Verordnung fest-

gesetzten Anforderungen entsprechen. Durch Verordnung ist festzusetzen, unter welchen Voraussetzungen eine Person als zur Durchführung der wiederkehrenden Begutachtung geeignet zu gelten hat und welche Einrichtungen nach dem jeweiligen Stand der Technik zur wiederkehrenden Begutachtung erforderlich sind.‘“

21. Im Art. I ist nach der Z. 178 einzufügen:

„178 a. Im § 59 Abs. 3 Z. 3 haben unter gleichzeitiger Streichung des Beistriches nach dem Wort ‚Zehntel‘ die Worte ‚für Kraftfahrzeuge und Anhänger zur Beförderung gefährlicher Güter (§ 92) ein Viertel‘ zu entfallen.“

22. Im Art. I hat die Z. 179 zu entfallen.

23. Im Art. I hat die Z. 181 zu entfallen.

24. Im Art. I ist nach der Z. 182 einzufügen:

„182 a. Im § 64 Abs. 4 ist vor dem ersten Satz einzufügen:

‚Personen, die das 16. Lebensjahr vollendet und das 18. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, darf eine bis zur Vollendung des 18. Lebensjahres auf Kleinmotorräder beschränkte Lenkerberechtigung für die Gruppe A erteilt werden, wenn sie die zum Lenken solcher Fahrzeuge erforderliche geistige und körperliche Reife besitzen.‘“

25. Im Art. I hat die Z. 185 zu entfallen.

26. Im Art. I hat die Z. 186 zu lauten:

„186. § 65 Abs. 4 hat zu lauten:

‚(4) Die Lenkerberechtigung für die Gruppe C umfaßt auch die Berechtigung zum Ziehen von anderen als leichten Anhängern mit Kraftfahrzeugen der Gruppe B und F in dem für diese Gruppen vorgesehenen Umfang.‘“

27. Im Art. I hat die Z. 190 zu lauten:

„190. Im § 65 hat der Abs. 6 zu lauten:

‚(6) Das Lenken unbesetzter Kraftfahrzeuge der Gruppe D, die nicht auch unter eine andere Gruppe fallen, ist auch auf Grund einer Lenkerberechtigung für die Gruppe C und das Lenken solcher unbesetzter Kraftfahrzeuge der Gruppe D mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3500 kg auch auf Grund einer Lenkerberechtigung für die Gruppe B zulässig. Dies gilt auch dann, wenn abgesehen vom Lenker nicht mehr als acht Personen befördert werden, die mit der Betreuung des Fahrzeuges im Rahmen ihres Betriebes oder mit der Erfüllung behördlicher Aufgaben befaßt sind.‘“

28. Im Art. I hat die Z. 191 zu lauten:

„191. Im § 66 haben die Abs. 2 und 3 zu lauten:

‚(2) Als bestimmte Tatsache im Sinne des Abs. 1 hat insbesondere zu gelten, wenn jemand

a) wiederholt in einem die Zurechnungsfähigkeit ausschließenden Rauschzustand eine

Zu 57 der Beilagen

3

strafbare Handlung begangen hat (§ 287 StGB und Art. VIII Abs. 1 lit. c EGVG. 1950),

- b) eine strafbare Handlung gemäß den §§ 201, 202, 204 bis 207 StGB begangen hat,
- c) eine strafbare Handlung gemäß den §§ 75, 76, 79, 84 bis 87 StGB oder wiederholt gemäß dem § 83 StGB begangen hat,
- d) eine strafbare Handlung gemäß den §§ 102, 131, 142 und 143 StGB begangen hat,
- e) eine Übertretung gemäß § 99 Abs. 1 StVO 1960 begangen hat,
- f) als Lenker eines Kraftfahrzeuges unter besonders gefährlichen Verhältnissen oder mit besonderer Rücksichtslosigkeit gegenüber anderen Straßenbenützern oder innerhalb kürzerer Zeit häufig gegen die für das Lenken eines Kraftfahrzeuges maßgebenden Vorschriften über die Verkehrssicherheit verstoßen hat,
- g) nach einem durch das Lenken eines Kraftfahrzeuges selbst verursachten Verkehrsunfall eine Übertretung des § 4 StVO 1960 begangen hat, oder
- h) bei der Erteilung seiner Lenkerberechtigung vorgeschriebene Auflagen nicht eingehalten und dadurch wiederholt die Verkehrssicherheit gefährdet hat.

(3) Für die Wertung der im Abs. 1 angeführten Tatsachen sind bei strafbaren Handlungen ihre Verwerflichkeit, die Gefährlichkeit der Verhältnisse, unter denen sie begangen wurden, die seither verstrichene Zeit sowie eine aus ihrer Häufigkeit erkennbare Unverbesserlichkeit des Täters und das Verhalten während dieser Zeit maßgebend; hierbei gelten jedoch strafbare Handlungen, bei denen die Strafe im Zeitpunkt der Einleitung des Verfahrens in erster Instanz getilgt ist, als nicht begangen.“

29. Im Art. I hat die Z. 193 zu lauten:

„193. Im § 67 Abs. 2 hat der fünfte Satz zu lauten:

„Der Antragsteller hat die zur Erstattung des ärztlichen Gutachtens erforderlichen besonderen Befunde oder einen insbesondere im Hinblick auf sein Lebensalter oder im Hinblick auf ein verkehrspsychologisch auffälliges Verhalten erforderlichen Befund einer verkehrspsychologischen Untersuchungsstelle zu erbringen.“

30. Im Art. I wird nach der Z. 193 eingefügt:

„193 a. Im § 67 hat der Abs. 3 zu lauten:

„(3) Vor der Erteilung der Lenkerberechtigung hat die Behörde ein Gutachten vom Landeshauptmann bestimmter, gemäß § 126 bestellter Sachverständiger darüber einzuholen, ob der Antragsteller zum Lenken von Kraftfahrzeugen der in Betracht kommenden Gruppe fachlich be-

fähigt ist; dieses Gutachten ist auf Grund der Lenkerprüfung (§ 70) zu erstatten. Es hat nur auszusprechen, ob der Begutachtete zum Lenken von Fahrzeugen der in Betracht kommenden Gruppe fachlich befähigt ist oder nicht; wurde die Lenkerprüfung nicht bestanden, so ist auch anzugeben, wann sie frühestens wiederholt werden kann. Die Lenkerprüfung darf nicht vor Ablauf von zwei Wochen wiederholt werden; wurde die Prüfung ein zweites Mal nicht bestanden, so sind für weitere Wiederholungen jeweils entsprechend längere Fristen festzusetzen. Wurde die Wiederholung beantragt, so ist die Prüfung innerhalb von drei Monaten abzunehmen.“

31. Im Art. I ist nach der Z. 194 einzufügen:

„194 a. Im § 68 wird am Ende als neuer Abs. 4 angefügt:

„(4) Die gemäß Abs. 1 oder 3 glaubhaft gemachte Lenkerpraxis ist nur dann anzuerkennen, wenn die gelenkten Kraftfahrzeuge der Gruppe B oder C nicht auch in andere Gruppen fallen.“

32. Im Art. I wird nach der Z. 195 eingefügt:

„195 a. Im § 70 hat der Abs. 2 zu lauten:

„(2) Die theoretische Prüfung ist unter Beachtung auf die angestrebte Gruppe (§ 65 Abs. 1) abzunehmen und hat sich zu erstrecken

a) auf die Kenntnis der für das Lenken eines Kraftfahrzeuges maßgebenden Verkehrsvorschriften und

b) auf die für das sichere Lenken von Kraftfahrzeugen und das richtige Verhalten bei den im Straßenverkehr zu erwartenden besonderen Umständen und Gefahren notwendigen Kenntnisse, zum Beispiel im Hinblick auf die Fahrbahnbeschaffenheit, die Sichtverhältnisse und auf die Beeinträchtigung anderer Straßenbenützer; bei Bewerbern um eine Lenkerberechtigung für die Gruppen C, D, E, F und G auch auf die hierfür in technischer Hinsicht und im Hinblick auf die Eigenart und Bauart der Kraftfahrzeuge und Anhänger notwendigen Kenntnisse.

Mündliche Prüfungen sind auf Antrag des Prüfungswerbers in Gegenwart der von ihm angeführten Personen abzunehmen, sofern nicht eine Beeinträchtigung des Prüfungsvorganges zu erwarten ist. Personen, die den Prüfungsvorgang beeinträchtigen, sind aus dem Raum, in dem die Prüfung abgenommen wird, zu entfernen.“

195 b. Im § 70 Abs. 5 ist nach dem vierten Satz einzufügen:

„Wird die Prüfung eines Bewerbers um eine Lenkerberechtigung für die Gruppe A nicht auf einem Motorrad abgenommen, so ist die zu erteilende Lenkerberechtigung auf das Lenken von mehrspurigen Kraftträdern einzuschränken.“

195 c. Im § 70 Abs. 5 hat der erste Halbsatz des letzten Satzes zu lauten:

„Die Prüfung von Bewerbern um eine Lenkerberechtigung für die Gruppen B bis E ist auf Kraftwagen der angestrebten Gruppe abzunehmen, die den Bestimmungen des § 112 Abs. 3 über Schulfahrzeuge entsprechen und nicht auch in eine andere Gruppe fallen.“

195 d. Im § 70 hat Abs. 7 zu lauten:

„(7) Nach der Prüfung ist dem Prüfungswerber bekanntzugeben, ob er die Prüfung bestanden hat. Wenn er die Prüfung nicht bestanden hat, ist ihm die Begründung hierfür bekanntzugeben und auch wann die Prüfung frühestens innerhalb des im § 67 Abs. 3 letzter Satz angeführten Zeitraumes wiederholt werden kann. Wurde die theoretische Prüfung oder ein Teil der theoretischen Prüfung bestanden, so darf die theoretische Prüfung oder der bereits bestandene Teil bei Wiederholungen innerhalb von sechs Monaten nicht mehr abgenommen werden.“

33. Im Art. I wird nach der Z. 196 eingefügt:

„196 a. Nach dem § 75 wird als neuer § 75 a eingefügt:

§ 75 a. Verbot des Lenkens von Motorfahrrädern

Personen, die nicht im Sinne des § 66 verkehrszuverlässig oder nicht geistig oder körperlich geeignet sind, ein Motorfahrrad zu lenken, hat die Behörde unter sinngemäßer Anwendung der §§ 73 Abs. 2, 74 Abs. 3, 75 Abs. 1 bis 3 und 78 entsprechend den Erfordernissen der Verkehrssicherheit das Lenken eines Motorfahrrades

- a) ausdrücklich zu verbieten,
- b) nur zu gestatten, wenn vorgeschriebene Auflagen eingehalten werden, oder
- c) nur unter zeitlichen, örtlichen oder sachlichen Beschränkungen zu gestatten.“

34. Im Art. I hat die Z. 202 a zu lauten:

„202 a. Im § 86 wird als neuer Abs. 4 angefügt:

„(4) Hinsichtlich des Lenkens von Motorfahrrädern durch Personen ohne ordentlichen Wohnsitz im Bundesgebiet gilt § 75 a sinngemäß.“

35. Im Art. I wird nach der Z. 215 eingefügt:

„215 a. Im § 92 wird als neuer Abs. 6 angefügt:

„(6) Die im Abs. 1 angeführten Fahrzeuge und ihre Verwendung unterliegen, unbeschadet der sonst für sie geltenden Vorschriften, folgenden Bestimmungen:

1. § 6 Abs. 11 erster Satz ist nicht anzuwenden.
2. Die Achse der freien Enden der Auspuffrohre (§ 12 Abs. 2) darf nur nach links gerichtet sein.
3. Kraftwagen müssen mit geeigneten Fahrschreibern und Wegstreckennessern (§ 24 Abs. 2) ausgerüstet sein.

4. Fahrzeuge, die wegen der Gefährlichkeit und der Menge des zu befördernden Gutes entsprechend gebaut, ausgerüstet und ausgestattet sein müssen, dürfen nur gemäß §§ 31 oder 34 einzeln genehmigt werden.

5. Die Fahrzeuge einschließlich von Kombinationskraftwagen sind wiederkehrend zu überprüfen (§ 55 Abs. 1); die wiederkehrende Überprüfung (§ 55 Abs. 2) ist ein Jahr nach der ersten Zulassung, auch wenn diese im Ausland erfolgte, und nach jeder Überprüfung ein Jahr nach dieser vorzunehmen.

6. Die Versicherungssummen hinsichtlich Schäden an Sachen (§ 59 Abs. 3 Z. 3) müssen mindestens gleich hoch sein wie ein Viertel der sich nach § 59 Abs. 3 Z. 2 ergebenden Kapitalbeträge.

7. Der Lenker hat dafür zu sorgen, daß der Fahrschreiber und der Wegstreckennesser (Z. 3) auf Fahrten in Betrieb sind. Er hat 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 Rn. 10.181 dieses Übereinkommens vorgeschriebenen Begleitpapiere mitzuführen und den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht auf Verlangen zur Überprüfung auszuhändigen.

8. § 103 Abs. 4 gilt sinngemäß.

9. Der Zulassungsbesitzer darf das Lenken eines mit im Abs. 1 angeführten Gütern beladenen Kraftfahrzeuges oder das Verwenden eines so beladenen Anhängers nur Personen überlassen, die das 24. Lebensjahr, bei Heeresfahrzeugen das 20. Lebensjahr, vollendet haben und seit mindestens zwei Jahren im Besitz der für das Lenken des Kraftfahrzeuges erforderlichen Lenkerberechtigung sind.

10. Die Fahrzeuge dürfen nicht für Übungsfahrten (§ 122) verwendet werden.

11. § 132 Abs. 2 lit. i ist nicht anzuwenden.“

36. Im Art. I wird nach der Z. 216 eingefügt:

„216 a. Nach § 93 wird als neuer § 93 a eingefügt:

§ 93 a. Krafträder

Für einzelne Arten von Krafträdern (§ 2 Z. 4) sind durch Verordnung unter Bedachtnahme auf die Erfordernisse der Verkehrs- und Betriebssicherheit die im Hinblick auf ihre Bauart erforderlichen näheren Bestimmungen über die Beschaffenheit der Fahrzeuge dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend festzusetzen.“

Zu 57 der Beilagen

5

37. Im Art. I wird nach der Z. 220 eingefügt:
 „220 a. Im § 96 sind als neuer Abs. 6 und 7 anzufügen:

„(6) Das Lenken von im Abs. 1 angeführten Fahrzeugen ist nur Personen gestattet, die das 16. Lebensjahr vollendet haben. § 75 a gilt sinngemäß.

„(7) Das Verwenden von im Abs. 1 angeführten Fahrzeugen, deren Abmessungen, Achslasten oder Gesamtgewicht die durch Verordnung (Abs. 2) festgesetzten Höchstgrenzen überschreiten, ist nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes zulässig. Für die Erteilung der Bewilligung gilt § 104 Abs. 7 zweiter und dritter Satz sinngemäß.“

38. Im Art. I wird nach der Z. 224 eingefügt:
 „224 a. Im § 99 Abs. 5 wird am Ende angefügt:
 ‚Unbeschadet der Bestimmungen über die Verwendung von Fernlicht und von Nebelscheinwerfern ist bei einspurigen Kraffrädern stets Abblendlicht zu verwenden.‘“

39. Im Art. I wird nach der Z. 228 a eingefügt:
 „228 b. Im § 102 Abs. 1 letzter Satz haben unter gleichzeitiger Streichung des Beistriches nach den Worten ‚3500 kg‘ die Worte ‚von Kraftfahrzeugen zur Beförderung gefährlicher Güter (§ 92)‘ zu entfallen.“

40. Im Art. I hat die Z. 230 zu lauten:

„230. Im § 102 Abs. 5 hat die lit. a zu lauten:
 ‚a) den Führerschein oder Heeresführerschein, beim Lenken von Motorfahrzeugen einen amtlichen Lichtbildausweis,‘“

41. Im Art. I hat die Z. 231 zu lauten:

„231. Im § 102 Abs. 5 ist anstelle der lit. d und e zu setzen:

‚d) bei Überstellungsfahrten den Überstellungsfahrtschein gemäß § 46 Abs. 4,

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, Abs. 7 und 9),

f) das gemäß § 17 Arbeitszeitgesetz vorgeschriebene persönliche Fahrenbuch oder den Nachweis über eine erteilte Ausnahme.“

42. Im Art. I hat die Z. 234 zu lauten:

„234. Im § 102 wird am Ende als neuer Abs. 12 angefügt:

‚(12) Die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes sind berechtigt, Personen am Lenken oder an der Inbetriebnahme eines Fahrzeuges zu hindern, wenn diese hiedurch begehen oder begehen würden eine Übertretung

a) des § 36 lit. a oder des § 82 Abs. 1 bis 3,

b) des § 36 lit. b oder des § 82 Abs. 4, unbeschadet des § 51 Abs. 3,

c) des § 36 lit. c, wenn durch die Übertretung die Verkehrssicherheit gefährdet wird,

d) des § 64 Abs. 1 erster Satz zweiter Halbsatz, des § 75 a lit. a oder c oder des § 96 Abs. 6,

e) des § 75 a lit. b oder des Abs. 3 dritter Satz, wenn durch die Nichterfüllung von Auflagen die Verkehrssicherheit gefährdet wird,

f) des Abs. 5 lit. a, wenn der Besitz der vorgeschriebenen Lenkerberechtigung nicht glaubhaft gemacht werden kann oder wenn der Führerschein gemäß § 76 vorläufig abgenommen wurde,

g) des § 101, des § 104 oder des § 106, wenn durch die Übertretung die Verkehrssicherheit gefährdet wird.

Zu diesem Zweck sind, falls erforderlich, je nach Lage des Falles und Art des Fahrzeuges oder der Beladung Zwangsmaßnahmen, wie etwa Abnahme der Fahrzeugschlüssel, Absperren oder Einstellung des Fahrzeuges und dergleichen, anzuwenden. Solche Zwangsmaßnahmen sind unverzüglich aufzuheben, wenn der Grund für ihre Anwendung weggefallen ist, im Falle der lit. d oder f auch, wenn eine andere Person, bei der keine Hinderungsgründe gegeben sind, beabsichtigt, das Fahrzeug in Betrieb zu nehmen und zu lenken.“

43. Im Art. I wird nach der Z. 236 eingefügt:

„236 a. Im § 103 wird nach dem Abs. 2 als neuer Abs. 2 a eingefügt:

‚(2 a) Bei Fahrzeugen, die gewerbsmäßig ohne Beistellung eines Lenkers vermietet wurden, ist Abs. 2 sinngemäß auch auf den Mieter anzuwenden.‘

236 b. Im § 103 Abs. 4 erster Satz haben unter gleichzeitiger Streichung des Beistriches nach den Worten ‚3500 kg‘ die Worte ‚eines Kraftwagens zur Beförderung gefährlicher Güter (§ 92)‘ zu entfallen.

236 c. Im § 103 Abs. 4 zweiter Satz haben unter gleichzeitiger Ersetzung des Beistriches nach den Worten ‚3500 kg‘ durch das Wort ‚oder‘ die Worte ‚oder von Kraftwagen zur Beförderung gefährlicher Güter (§ 92)‘ zu entfallen.

236 d. Im § 103 hat der Abs. 8 zu entfallen.

236 e. Im § 103 ist als neuer Abs. 9 anzufügen:

‚(9) Die in diesem Bundesgesetz und in den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen dem Zulassungsbesitzer auferlegten Pflichten hat bei nicht voll handlungsfähigen Zulassungsbesitzern deren gesetzlicher Vertreter zu erfüllen.‘“

44. Im Art. I wird nach der Z. 251 eingefügt:
 „251 a. Im § 108 Abs. 3 dritter Satz hat der zweite Halbsatz zu lauten:
 § 65 Abs. 1 gilt sinngemäß.“

45. Im Art. I ist die bisherige Z. 252 b als Z. 252 c zu bezeichnen und nach der Z. 252 a einzufügen:

„252 b. Im § 109 Abs. 1 lit. g hat der letzte Halbsatz zu lauten:

‚bei Bewerbern um eine Fahrschulbewilligung für die Gruppe D ist jedoch nur eine Lenkerberechtigung für die Gruppe C und die Lenkerpraxis mit Fahrzeugen dieser Gruppe, sofern sie nicht auch in eine andere Gruppe fallen, erforderlich und die‘

46. Im Art. I wird nach der Z. 253 eingefügt:

„253 a. Im § 109 hat der Abs. 3 zu lauten:

‚(3) Der Landeshauptmann kann bei Erteilung der Fahrschulbewilligung für die Gruppen A, E, F oder G vom Erfordernis des im Abs. 1 lit. g angeführten Nachweises über die Zeiten des Besitzes der erforderlichen Lenkerberechtigung und von der Glaubhaftmachung der erforderlichen Lenkerpraxis befreien, wenn aus anderen Gründen anzunehmen ist, daß der Antragsteller eine ausreichende fachliche Befähigung besitzt; dies gilt sinngemäß auch bei der Ausdehnung einer Fahrschulbewilligung auf weitere Gruppen von Fahrzeugen.‘

253 b. In § 112 Abs. 3 wird der Punkt nach dem ersten Satz durch einen Strichpunkt ersetzt und angefügt:

‚dies gilt nicht für Fahrzeuge zur Ausbildung von körperbehinderten Fahrschülern.‘

253 c. Im § 112 Abs. 3 zweiter Satz haben die Worte „bei Motorrädern mit Beiwagen vom Beiwagen aus“ zu entfallen.

253 d. Im § 113 Abs. 2 ist am Ende anzufügen:
 ‚Der Bundesminister für Verkehr hat von der Verpflichtung nach lit. b zu befreien, wenn die Leistungsfähigkeit der Fahrschule gewährleistet ist und keine Bedenken bestehen; diese Befreiung darf bei Nachkommen ersten Grades nur bis zur Vollendung ihres 24. Lebensjahres erteilt werden.‘

47. Im Art. I hat die Z. 254 zu lauten:

„254. Im § 114 Abs. 3 ist nach dem ersten Satz einzufügen:

‚Bei Schulmotorrädern können die vorgeschriebenen Aufschriften statt auf dem Fahrzeug auch über der Kleidung des Fahrschülers und des Lehrenden angebracht sein.‘

48. Im Art. I wird nach der Z. 254 eingefügt:

„254 a. Im § 114 Abs. 4 ist im letzten Satz nach dem Wort ‚Sicherheitsgurten‘ ein Beistrich

zu setzen und einzufügen ‚bei Schulfahrten mit Motorrädern des Sturzhelmes,‘

49. Im Art. I wird nach der Z. 255 eingefügt:

„255 a. Im § 116 Abs. 1 hat der zweite Satz zu lauten:

‚§ 65 Abs. 1 gilt sinngemäß, jedoch umfaßt die Fahrschullehrerberechtigung für die Gruppe C oder D nicht auch die für die Gruppen B, F und G.‘

255 b. Im § 116 Abs. 6 wird der Punkt am Ende des ersten Satzes gestrichen und angefügt:
 ‚und nur wenn keine Bedenken bestehen.‘

255 c. Im § 117 Abs. 1 erster Satz hat der zweite Halbsatz zu lauten:

‚§ 65 Abs. 1 gilt sinngemäß, jedoch umfaßt die Fahrlehrerberechtigung für die Gruppe C oder D nicht auch die für die Gruppen B, F und G.‘

50. Im Art. I haben die Z. 257 und 258 zu entfallen.

51. Im Art. I hat die Z. 262 zu entfallen.

52. Im Art. I wird nach Z. 263 eingefügt:

„263 a. Im § 122 Abs. 5 hat der letzte Satz zu entfallen.“

53. Im Art. I hat die Z. 265 zu lauten:

„265. Im § 123 Abs. 1 ist an Stelle der Worte ‚das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie‘ zu setzen ‚der Bundesminister für Verkehr.‘

54. Im Art. I wird nach Z. 274 eingefügt:

„274 a. Der § 128 hat zu lauten:

§ 128. Allgemeine Bestimmungen über die Sachverständigen

(1) Die in den §§ 124 bis 127 angeführten Sachverständigen sind auf die Dauer von höchstens fünf Jahren zu bestellen. Sie sind verpflichtet, die auf Grund dieses Bundesgesetzes von ihnen verlangten Gutachten zu dem von der Behörde bestimmten Zeitpunkt zu erstatten. Sie sind hinsichtlich der zur Erstattung des Gutachtens vorzunehmenden Prüfung bezüglich der dabei anzuwendenden Hilfsmittel und Methoden sowie hinsichtlich des Inhaltes und des Umfanges der Prüfung an die Weisungen der Behörde gebunden, von der sie bestellt wurden.

(2) Die Sachverständigen sind von ihrer Funktion zu entheben, wenn sie ihre Enthebung selbst beantragt haben, ihre besondere Eignung nicht mehr gegeben ist, sie Weisungen nach Abs. 1 nicht befolgen oder ihre Dienstbehörde die Zustimmung zu ihrer Heranziehung als Sachverständige widerruft. Sie können enthoben werden, wenn sie ohne berücksichtigungswürdige Gründe die Erstattung eines Gutachtens abgelehnt haben.“

Zu 57 der Beilagen

7

55. Im Art. I wird nach der Z. 285 eingefügt:
 „285 a. Im § 132 Abs. 2 lit. i haben die Worte ‚außer Kraftwagen zur Beförderung gefährlicher Güter (§ 92)‘ zu entfallen.“

56. Im Art. I hat die Z. 286 zu lauten:

„286. Im § 132 Abs. 4 erster Satz ist an Stelle der Worte ‚Der Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie‘ zu setzen ‚Der Bundesminister für Verkehr‘.“

57. Im Art. I haben die Z. 288 und 289 zu entfallen.

58. Im Art. I hat die Z. 295 zu lauten:

„295. Im § 136 Abs. 1 hat die lit. e zu lauten:
 „e) des § 102 Abs. 5 lit. f und des § 103 Abs. 3 bezüglich des Ausmaßes der Beanspruchung von Kraftfahrzeuglenkern mit dem Bundesminister für soziale Verwaltung,““

59. Im Art. I wird nach der Z. 298 eingefügt:
 „298 a. Im § 136 Abs. 2 ist im ersten Halbsatz nach dem Wort ‚Vollziehung‘ einzufügen:
 „des § 45 Abs. 6 dritter Satz zweiter Halbsatz,““

60. Im Art. II hat der Abs. 1 zu lauten:

„(1) Besitzer von Lenkerberechtigungen der Gruppen B, C oder D, die vor Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes erteilt oder ausgetauscht wurden, gelten als zum Lenken der im Art. I Z. 184 (§ 65 Abs. 1 Z. 1) umschriebenen Fahrzeugarten berechtigt.“

61. Im Art. II wird angefügt:

„(3) Einspurige Krafträder, außer den im § 132 Abs. 3 KFG 1967 angeführten, deren Type oder die einzeln vor dem 1. Jänner 1978 genehmigt wurden und die im Typenschein oder im Bescheid über die Einzelgenehmigung als Motorfahrrad bezeichnet sind und die eine höhere Bauartgeschwindigkeit als 40 km/h aufweisen, können anstelle des im § 33 KFG 1967 vorgesehenen Verfahrens auch einer besonderen Überprüfung (§ 56 KFG 1967) oder Begutachtung (§ 57 a KFG 1967) unterzogen werden. Eine Ausfertigung des auf Grund der Überprüfung oder Begutachtung erstellten Gutachtens ist von dem Sachverständigen, Verein oder Gewerbetreibenden, der das Gutachten erstellt hat, der Behörde, die den Zulassungsschein für das Fahrzeug ausgestellt hat, unverzüglich zu übersenden. Das Fahrzeug ist innerhalb von zwei Wochen nach der Überprüfung oder Begutachtung abzumelden; § 43 Abs. 1 und 2 KFG 1967 gilt sinngemäß. Kommt der Zulassungsbesitzer dieser Verpflichtung nicht nach, so hat die Behörde die Zulassung aufzuheben; § 44 Abs. 3 und 4 KFG 1967 gilt sinngemäß. Ergibt das Gutachten, daß das Fahrzeug den Vorschriften über Kleinmotorräder entspricht, so hat die Behörde dies im Typenschein oder Bescheid über die Einzelgenehmigung zu vermerken.“

(4) Die gemäß §§ 124 bis 127 KFG 1967 bestellten oder unter § 133 Abs. 1 letzter Satz KFG 1967 fallenden Sachverständigen gelten als für die Dauer von fünf Jahren ab Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes bestellt, sofern ihre Bestellung nicht früher erlischt.“

62. Art. III hat zu lauten:

„Artikel III

(1) Fahrzeuge, deren Type oder die einzeln vor dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes genehmigt worden sind, sind ausgenommen von Art. I

a) Z. 20 (§ 4 Abs. 1 dritter Satz und vierter Satz zweiter und dritter Halbsatz) über die Betätigung von Vorrichtungen auch bei Verwendung eines Sicherheitsgurtes und über die leichte Überwachbarkeit und Austauschbarkeit von Teilen,

b) Z. 22 (§ 4 Abs. 5 a) über die Anbringung von Vorrichtungen zum Abschleppen.

(2) Wenn ihre Typen oder wenn sie einzeln vor dem 1. Juli 1980 genehmigt worden sind und sie zwar den bisherigen Vorschriften, aber nicht diesem Bundesgesetz entsprechen, sind von Art. I Z. 28 ausgenommen:

a) Kraftwagen hinsichtlich des § 6 Abs. 3 fünfter Satz, Abs. 4 Z. 3, Abs. 7 b lit. b und c, Abs. 7 c und Abs. 12 b;

b) Spezialkraftwagen mit einem Eigengewicht von mehr als 3500 kg hinsichtlich des § 6 Abs. 6;

c) Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen, Spezialkraftwagen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 35 km/h, Lastkraftwagen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis 12 000 kg sowie Lastkraftwagen, die vor Inkrafttreten des Art. I Z. 5 (§ 2 Z. 8 und 9) und Z. 208 (§ 90 Abs. 1 bis 3) als Zugmaschinen der Klasse III galten, hinsichtlich des § 6 Abs. 7;

d) Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen, Omnibusse, Lastkraftwagen, Sattelzugfahrzeuge und Kraftwagen von Gelenkkraftfahrzeugen sowie Spezialkraftwagen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 35 km/h hinsichtlich des § 6 Abs. 7 a;

e) Anhänger hinsichtlich des § 6 Abs. 7 c und Abs. 12 a;

f) Anhänger hinsichtlich des § 6 Abs. 10 zweiter Satz zweiter Halbsatz.

(3) Kraftwagen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h, Transportkarren und selbstfahrende Arbeitsmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 30 km/h und nicht mehr als 50 km/h sowie Anhänger, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden darf, oder deren höchstes zu-

lässiges Gesamtgewicht 5000 kg übersteigt, sind, wenn ihre Type oder wenn sie einzeln vor dem 1. Oktober 1979 genehmigt worden sind, von Art. I Z. 28 hinsichtlich der Allradbremse (§ 6 Abs. 3 und Abs. 10 a) ausgenommen.

(4) Fahrzeuge, die vor dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes zugelassen worden sind, müssen dem Art. I Z. 89 (§ 22 Abs. 1) über die Zulässigkeit von nur einer Vorrichtung zum Abgeben von akustischen Warnzeichen ab 1. Oktober 1977 entsprechen.“

63. Nach Art. III wird eingefügt:

„Artikel III a

(1) Art. III Abs. 1 lit. b gilt nicht für Kraftfahrzeuge, die zur Beförderung von mehr als 1000 l gefährlicher entzündbarer Flüssigkeiten bestimmt sind.

(2) Art. III Abs. 2 lit. d gilt für Sattelzugfahrzeuge, die dazu bestimmt sind, mit einem Tanksattelanhänger oder Sattelanhänger mit Aufsetztank ein Sattelkraftfahrzeug mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 20 000 kg zu bilden, nur dann, wenn der Sattelanhänger zur Beförderung gefährlicher, entzündbarer Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt von mehr als 55° C bestimmt ist und das Sattelzugfahrzeug vor dem 1. Jänner 1968 zugelassen worden ist.

(3) Art. III. Abs. 2 lit. f gilt für Tanksattelanhänger oder Sattelanhänger mit Aufsetztank, die dazu bestimmt sind, mit einem Sattelzugfahrzeug ein Sattelkraftfahrzeug mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 20 000 kg zu bilden, nur dann, wenn der Sattelanhänger zur Beförderung gefährlicher, entzündbarer Flüssigkeiten mit einem Flammpunkt von mehr als 55° C bestimmt ist und vor dem 1. Jänner 1968 zugelassen worden ist.

(4) Fahrzeuge, deren Type oder die einzeln vor dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes genehmigt worden sind, sind von Art. I Z. 214 (§ 92 Abs. 3 erster Satz) hinsichtlich der Vorschriften des ADR über ihre Bauart, Ausrüstung und Ausstattung ausgenommen.“

64. Art. IV hat zu lauten:

„Artikel IV

(1) Der Lenker eines Motorrads und eine mit einem Motorrad beförderte Person sind je für sich zum bestimmungsgemäßen Gebrauch eines Sturzhelmes verpflichtet. Die Verletzung dieser Pflicht begründet, jedoch nur soweit es sich um einen allfälligen Schmerzensgeldanspruch handelt, im Fall der Tötung oder Verletzung des Benützers durch einen Unfall ein Mitverschulden an diesen Folgen im Sinne des § 1304 ABGB. Das Mitverschulden ist so weit nicht gegeben, als der Geschädigte (sein Rechtsnachfolger) beweist,

daß die Folge in dieser Schwere auch beim Gebrauch des Sturzhelmes eingetreten wäre.

(2) Der Abs. 1 gilt nicht

1. auf Landflächen, die nicht Straßen mit öffentlichem Verkehr sind,

2. bei ganz geringer Gefahr, wie etwa beim Einparken oder langsamen Rückwärtsfahren, oder bei besonderer Verkehrslage, die den Nichtgebrauch des Sturzhelmes rechtfertigt,

3. bei Unmöglichkeit des bestimmungsgemäßen Gebrauches des Sturzhelmes wegen der Körpergröße oder schwerster körperlicher Beeinträchtigung des Benützers.“

65. Art. V hat zu lauten:

„Artikel V

(1) An den im Art. I Z. 172 (§ 57 a Abs. 1 lit. e bis g) angeführten Fahrzeugen muß ab 1. Jänner 1979 eine den Vorschriften entsprechende Begutachtungsplakette angebracht sein.

(2) Zugmaschinen, die vor Inkrafttreten des Art. I Z. 208 (§ 90 Abs. 1 bis 3) in die Klasse III fielen und die nicht gemäß Art. I Z. 5 (§ 2 Z. 8 und 9) als Lastkraftwagen gelten, sind erstmals zu dem Zeitpunkt zu begutachten, zu dem sie ohne Berücksichtigung des Art. I Z. 162 (§ 55 Abs. 2 erster Satz) zu überprüfen gewesen wären.

(3) Landwirtschaftliche selbstfahrende Arbeitsmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 30 km/h sind erstmals zu dem Zeitpunkt zu begutachten, zu dem sie ohne Berücksichtigung des Art. I Z. 161 (§ 55 Abs. 1 lit. g) gemäß § 55 Abs. 2 zu überprüfen gewesen wären.

(4) Zugmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h, die vor Inkrafttreten des Art. I Z. 208 (§ 90 Abs. 1 bis 3) in die Klasse II fielen, sowie Motorkarren mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h sind

wenn sie erstmals zugelassen worden sind	erstmalig zu begutachten	und darauffolgend das nächste Mal zu begutachten
	im Monat der ersten Zulassung	

vor dem

1. Jänner 1976	des Jahres 1979	des Jahres 1980
im Jahre 1976	des Jahres 1979	des Jahres 1981
im Jahre 1977	des Jahres 1980	des Jahres 1982
im Jahre 1978	des Jahres 1981	des Jahres 1983

(5) Im Abs. 4 angeführte Fahrzeuge, die vor dem 1. Jänner 1979 überprüft oder einer Einzelprüfung unterzogen worden sind, gelten als zum Zeitpunkt der Überprüfung oder Einzelprüfung als erstmals begutachtet; der Zeitpunkt ihrer zweiten Begutachtung bestimmt sich nach § 57 a Abs. 3 erster Satz erster Halbsatz, diese darf jedoch frühestens im Jahre 1979 erfolgen.

Zu 57 der Beilagen

9

(6) Für die im Abs. 2 bis 4 angeführten Begutachtungen gilt § 57 a Abs. 3 erster Satz zweiter Halbsatz sinngemäß.“

66. Art. VI hat zu lauten:

„Artikel VI

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

(2) In Kraft treten

- a) mit 1. Juli 1979 Art. I Z. 24 (§ 5 Abs. 1 letzter Satz) über das Feilbieten von Warn-einrichtungen,
- b) mit 1. Juli 1981 Art. I Z. 24, 233 und 235 (§ 5 Abs. 1 letzter Satz, § 102 Abs. 10 und § 103 Abs. 1 zweiter Satz) über das Mit-führen und Bereitstellen von Warneinrich-tungen,
- c) mit 1. Juli 1980 Art. I Z. 28 (§ 6) über die Bremsen, unbeschadet der lit. d,
- d) mit 1. Oktober 1979 Art. I Z. 28 hinsichtlich der Allradbremse (§ 6 Abs. 3 und Abs. 10 a) für Kraftwagen mit einer Bauartgeschwindig-keit von mehr als 25 km/h, für Transport-karren und selbstfahrende Arbeitsmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 30 km/h und nicht mehr als 50 km/h sowie für Anhänger, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden darf oder deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht 5000 kg übersteigt.
- e) mit 1. Juli 1979 Art. I Z. 42 (§ 14 Abs. 1 siebenter Satz), 44 (§ 14 Abs. 3 zweiter Satz), 46 (§ 14 Abs. 4 zweiter Satz), 49 (§ 14 Abs. 5 dritter Satz), 50 (§ 14 Abs. 5 Anfang des vierten Satzes), 52 (§ 14 Abs. 5 vierter Satz zweiter Halbsatz), 58 (§ 16 Abs. 2 zweiter Satz zweiter Halbsatz), 60 (§ 16 Abs. 2 vierter Satz), 70 (§ 18 Abs. 3), 72 (§ 19 Abs. 2 letzter Satz), 79 (§ 20 Abs. 2 zweiter Satz) und 80 (§ 20 Abs. 2 achter bis zehnter Satz) über die Anbringung der Scheinwerfer, Leuchten und Rückstrahler,
- f) mit 1. Juli 1978 Art. I Z. 172 (§ 57 a Abs. 1 lit. e) hinsichtlich der wiederkehrenden Begutachtung von Zugmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h,

die vor Inkrafttreten des Art. I Z. 208 (§ 90 Abs. 1 bis 3) in die Klasse II fielen,

- g) mit 1. Juli 1978 Art. I Z. 161 und 172 (§ 55 Abs. 1 lit. g, § 57 a Abs. 1 lit. e bis g) hin-sichtlich der wiederkehrenden Begutachtung von landwirtschaftlichen selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und Motorkarren,
- h) mit 1. Jänner 1979 Art. I Z. 133 (§ 36 lit. e) hinsichtlich der Anbringung der Be-gutachtungsplakette,
- i) mit 1. Juli 1978 Art. I Z. 213 (§ 92 Abs. 1) über die Verwendungsbestimmung von Fahrzeugen zur Beförderung gefährlicher Güter und Z. 214 (§ 92 Abs. 3 erster Satz) über die Anwendung der Bau-, Aus-rüstungs- und Ausstattungsvorschriften des ADR,
- j) mit 1. Jänner 1978 Art. I Z. 153 a (§ 49 Abs. 4 fünfter Satz) über die Kennzeichen-tafeln für vorübergehend zugelassene Fahr-zeuge,
- k) mit 1. Jänner 1978 Art. I Z. 216 a (§ 93 a) über die Krafträder,
- l) mit 1. Juli 1978 Art. I Z. 24 und 254 a (§ 5 Abs. 1 letzter Satz, § 114 Abs. 4 letzter Satz) sowie Art. IV über den Gebrauch von Sturzhelmen.

(3) Fahrzeuge der Justizwache, deren dauernder Standort vor Inkrafttreten des Art. I Z. 139 (§ 40 Abs. 1 lit. a) nicht Wien war, sind bis zum 31. Dezember 1977 gemäß § 43 Abs. 4 lit. b ab-zumelden. Für Fahrzeuge der Justizwache ist bis zum 31. Dezember 1977 um Zuweisung eines neuen Kennzeichens anzusuchen.

(4) Verordnungen auf Grund der Bestim-mungen dieses Bundesgesetzes können von dem der Kundmachung dieses Bundesgesetzes folgen-den Tag an erlassen werden; sie treten frühestens mit den betreffenden Bestimmungen in Kraft.“

67. Art. VII hat zu lauten:

„Artikel VII

(1) Mit der Vollziehung der Art. II bis III a, V und VI ist der Bundesminister für Verkehr betraut.

(2) Mit der Vollziehung des Art. IV ist der Bundesminister für Justiz betraut.“

Erläuterungen

Zu Art. I:

Zu Z. 8 a:

Siehe zu § 64 Abs. 4 erster Satz. — Das Kleinmotorrad soll nicht eine eigene Untergruppe der Krafträder darstellen (§ 3 Abs. 1 Z. 1), sondern eine Sonderform der Motorräder. Somit sind alle Bau- und Ausrüstungsvorschriften für diese automatisch auch auf Kleinmotorräder anwendbar.

Zu Z. 24:

Siehe zu Art. IV.

Zu Z. 28 (§ 6 Abs. 2):

Für diese Fahrzeuge genügt es, wenn die Bremswirkung mit einer der Betätigungseinrichtungen erzielt wird.

Zu Z. 28 (§ 6 Abs. 3):

Übereinstimmung mit Abs. 2 erster Satz.

Zu Z. 28 (§ 6 Abs. 11):

Siehe § 92 Abs. 6 Z. 1.

Zu Z. 34 a:

Siehe § 92 Abs. 6 Z. 2.

Zu Z. 93 a:

Siehe § 92 Abs. 6 Z. 3.

Zu Z. 103:

Siehe § 92 Abs. 6 Z. 4.

Zu Z. 122 a:

Im § 22 a Abs. 1 Z. 1 KDV wurde der Austausch von Teilen von der Anzeigepflicht befreit, wenn die neuen Teile den alten mindestens gleichwertig sind. Diese Vorgangsweise war bisher im Gesetz nicht gedeckt.

Zu Z. 124 a:

Siehe zu § 28 Abs. 8 und 9.

Zu Z. 147 a:

Da die Bescheinigung über das Ziel und den Zweck der Probefahrt überwiegend im öffent-

lichen Interesse (Verhinderung von eigenmächtigen Fahrten mit Kundenfahrzeugen bzw. der Verwendung des Probefahrerkennzeichens für Fahrten mit dem nicht zugelassenen Privatfahrzeug) liegt, ist eine Stempelgebühr nicht gerechtfertigt.

Zu Z. 158 a:

Siehe § 92 Abs. 6 Z. 5.

Zu Z. 162:

Siehe zu § 2 Z. 8 und 9 sowie § 92 Abs. 6 Z. 5.

Zu Z. 162 a:

Die Praxis hat gezeigt, daß Fahrzeuge öfters zur Überprüfung vorgeladen werden müssen, bis die Behebung eines Mangels einwandfrei festgestellt werden kann. Da hiedurch erhöhter Arbeitsaufwand bei den behördlichen Prüfstellen entsteht, der aber von der Partei verursacht wird, ist die Zahlung des Kostenbeitrages für jede Überprüfung gerechtfertigt.

Zu Z. 165 a:

Siehe zu § 2 Z. 23.

Zu Z. 170 a:

Siehe zu § 57 a Abs. 2.

Zu Z. 171 a:

Siehe § 92 Abs. 5 Z. 5.

Zu Z. 173:

Auch Gewerbetreibende, die zur Reparatur von Anhängern berechtigt sind, sollen zur Vornahme der Begutachtung ermächtigt werden können, z. B. für Wohnanhänger. — Der derzeitige Text verlangt vom Ermächtigten keine besondere charakterliche Qualifikation. Daher war es auch schwierig, Unternehmern im Falle von Unregelmäßigkeiten bei der Begutachtung oder der Ausgabe der Plaketten die Ermächtigung zu entziehen. Nunmehr soll wie für Betriebe, die die Plaketten (siehe Abs. 7) oder die Kennzeichentafeln herstellen (siehe § 49 Abs. 5), auch

Zu 57 der Beilagen

11

hier die Vertrauenswürdigkeit gefordert werden, vgl. VwGH vom 29. Oktober 1970, 639, 640/70. Dies ist insbesondere schon deshalb angezeigt, weil die Überprüfung (und damit auch die für bestimmte Fahrzeugarten an ihrer Stelle vorgesehene Begutachtung) im überwiegenden öffentlichen Interesse erfolgt; vgl. VerfGH vom 14. Oktober 1964, V 20/64. Diesem Zweck soll auch die Klarstellung dienen, daß für die Erteilung der Ermächtigung kein Rechtsanspruch besteht, was auf Grund des bisherigen Textes unklar war. Die Anzeigepflicht hinsichtlich von Veränderungen im Betrieb soll die behördliche Überwachung erleichtern. Weiters war vorzusehen, daß die Begutachtung nicht mit veralteten Geräten durchgeführt wird. Die erforderlichen Geräte sind in der Verordnung jeweils nach dem Stand der Technik vorzuschreiben.

Zu Z. 178 a:

Siehe § 92 Abs. 6 Z. 6.

Zu Z. 179:

Siehe 3. KFG-Novelle.

Zu Z. 181:

Siehe 3. KFG-Novelle.

Zu Z. 182 a:

Die bisherigen Vorschriften über Motorfahräder (siehe § 2 Z. 14) haben nicht ausgereicht, das verbotswidrige Verändern der Fahrzeuge zur Erzielung höherer Geschwindigkeiten wirksam zu verhindern. Zur Regelung der Angelegenheit bietet sich als Lösung einerseits die Festsetzung von technischen Kriterien an (siehe § 93 a), die derartige Veränderungen weitgehend ausschließen sollen, andererseits soll das Lenken veränderter Motorfahräder, die nunmehr Kleinmotorräder genannt werden sollen (siehe zu § 2 Z. 15 a), Personen über 16 Jahre nach Erwerb einer Lenkerberechtigung der Gruppe A gestattet werden. Diese Lenkerberechtigung wäre bis zum 18. Lebensjahr auf diese Fahrzeuge eingeschränkt, danach würde sie automatisch für alle Fahrzeuge der Gruppe A gelten.

Zu Z. 185:

Siehe 3. KFG-Novelle.

Zu Z. 186:

Durch die neue Umschreibung der Gruppe C in § 65 Abs. 1 Z. 1 wird die Berechtigung zum Ziehen von anderen als leichten Anhängern mit Fahrzeugen der Gruppen B und F nicht automatisch umfaßt.

Zu Z. 190:

Siehe auch zu § 65 Abs. 1.

Zu Z. 191:

Im Hinblick auf das Inkrafttreten des neuen Strafgesetzbuches, BGBl. Nr. 60/1974, am 1. Jänner 1975 ist eine entsprechende Anpassung geboten. In die lit. b bis d waren auch die Tatbestände der §§ 79, 131, 202 und 204 StGB sowie wiederholte Verstöße gegen § 83 StGB aufzunehmen, da sich in diesen Fällen die Sinnesart des Täters (Abs. 1) nicht wesentlich von der der übrigen angeführten Tatbestände des StGB unterscheidet. In Anbetracht der häufigen Fälle von Alkoholisierung ist es nicht vertretbar, im Falle der erstmaligen Übertretung des § 5 Abs. 1 StVO ohne Verschulden eines Unfalles die Verkehrszuverlässigkeit als noch gegeben anzunehmen, zumal alkoholisiertes Lenken, gleichgültig, ob ein Unfall verschuldet wird oder nicht, eine Sinnesart (Abs. 1) offenbart, die den Lenker als nicht verkehrszuverlässig erscheinen läßt. — Der Alkoholisierung gleichzustellen ist die Verweigerung des Alkotestes oder der Blutabnahme. Die StVO sieht für beide Übertretungen denselben Strafrahmen vor. Überdies ist das Mißverhältnis auszugleichen, daß bei Verweigerung des Testes oder der Blutabnahme kein Verfahren zur Entziehung eingeleitet wird, während Personen, die sich diesen Maßnahmen unterziehen, die Entziehung der Lenkerberechtigung gewärtigen müssen.

Die Verkehrszuverlässigkeit von Kraftfahrzeuglenkern kann auch durch dauerndes und beharrliches rechtswidriges Verhalten in Frage gestellt sein, ohne daß die bisher im § 66 Abs. 2 KFG demonstrativ aufgezählten oder diesen gleichzusetzenden Tatbestände verwirklicht wurden. Bei diesen Verwaltungsübertretungen muß jedoch die vom Gesetz im § 66 Abs. 1 KFG geforderte Verwerflichkeit und Gefährlichkeit der Verhältnisse, unter denen sie begangen wurden, gegeben sein (VwGH vom 14. Oktober 1971). Personen, die dauernd und beharrlich Bestimmungen des Straßenverkehrsrechtes übertreten, lassen grundsätzlich den Schluß zu, daß sie nicht gewillt sind, derartige Bestimmungen zu beachten. Auch ist hierbei nicht auszuschließen, daß sie die Verkehrssicherheit im Straßenverkehr durch eine rücksichtslose und gefährliche Fahrweise gefährden werden (vgl. Abs. 1 lit. a). Personen mit einer solchen Einstellung zeigen eine Sinnesart, die die Entziehung der Lenkerberechtigung erfordert. Die Ergänzung der lit. f des § 66 Abs. 2 und des Abs. 3 soll diesen Erwägungen Rechnung tragen und — ähnlich wie § 23 StGB — den Hang zu strafbaren Handlungen besonders berücksichtigen. Das Strafrecht sieht bei Gewohnheitstätern zusätzlich zur Strafe noch Sicherungsmaßnahmen vor, die die Gesellschaft vor einem solchen Täter schützen. Das gleiche Ziel verfolgt die hier vorgesehene Entziehung der Lenkerberechtigung. In diesen Fällen ist der Mangel der Verkehrszuverlässigkeit

durch drei Kriterien bestimmt: die Bedeutung der begangenen Übertretungen für die Verkehrssicherheit, ihre Anzahl und der Zeitraum, innerhalb dessen sie begangen wurden. So wird beispielsweise die Lenkerberechtigung bei dauernder und beharrlicher Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (§ 20 Abs. 2 StVO 1960) oder bei Nichtanpassung der Geschwindigkeit an die gegebenen Verhältnisse (§ 20 Abs. 1 StVO 1960) entzogen werden können.

Gemäß § 66 Abs. 2 lit. g lag eine die Verkehrssicherheit gefährdende Rücksichtslosigkeit nur dann vor, wenn jemand Fahrerflucht begeht, nachdem er eine Person bei einem Verkehrsunfall schwer verletzt hat. Diese Einschränkung wäre nun fallenzulassen, und der Tatbestand der Fahrerflucht durch Unterlassung der Hilfeleistung bei schweren Körperverletzungen wäre auf die Fälle leichter Verletzungen und der bloßen Nichtmeldung von Sachschäden auszudehnen. Da die Anzahl der Fahrerfluchtfälle offensichtlich ständig ansteigen, ist der Schutz der betroffenen Rechtsgüter unerlässlich. Da die Gefährlichkeit des Täters bzw. die Gefährdung der allgemeinen Verkehrssicherheit durch beispiellose Rücksichtslosigkeit zweifellos vorliegt, soll die Entziehung in jedem Falle und im Hinblick auf die gefährliche Neigung des Täters bereits beim ersten Anlaßfall erfolgen. — Die Praxis hat gezeigt, daß in manchen Fällen in erster Instanz die Lenkerberechtigung verweigert bzw. entzogen werden mußte, während in zweiter oder dritter Instanz solche Bescheide nur deshalb behoben werden mußten, weil inzwischen die Tilgung der betreffenden Strafe eingetreten ist. Um dies auszuschließen soll sichergestellt werden, daß die Rechtslage in allen drei Instanzen die gleiche ist.

Zu Z. 193:

Bei der Äußerung einer verkehrspsychologischen Untersuchungsstelle handelt es sich um einen Befund, der eine Entscheidungshilfe bei der Erstellung des Gutachtens darstellt.

Zu Z. 193 a:

Derzeit befaßt sich ein beim Bundesministerium für Verkehr errichteter Arbeitskreis mit der Frage der Reform der theoretischen Lenkerprüfung. Hierbei wird man sich aller Voraussicht nach der schriftlichen Fragebeantwortung zuwenden. Da noch eine Reihe prinzipieller und organisatorischer Fragen zu lösen ist, kann noch nicht gesagt werden, wann das neue System in Kraft gesetzt werden kann. Hiefür müssen aber drei derzeit im KFG festgelegte Grundsätze geändert werden, nämlich die Mündlichkeit und die Zweiteiligkeit der theoretischen Lenkerprüfung sowie die Abnahme der Prüfung durch zwei Sachverständige. — Daher ist beabsichtigt, diese drei Grundsätze aus dem Gesetz auszuschneiden. Die

auf Grund der Ermächtigung des § 70 Abs. 8 erlassenen §§ 36 bis 38 KDV lassen die Fortführung des bisherigen Prüfungssystems zu. Nach Abschluß der Vorarbeiten werden dann die §§ 36 bis 38 KDV zu novellieren sein, womit das neue Prüfungssystem in Kraft treten kann.

Zu Z. 194 a:

Siehe zu § 65 Abs. 1.

Zu Z. 195 a:

Siehe zu § 67 Abs. 3.

Zu Z. 195 b:

Die Anzahl der von der Gruppe A umfaßten mehrspurigen Krafträder (Motorräder mit Beiwagen und Motordreiräder) ist so gering geworden, so daß mit Sicherheit angenommen werden muß, daß ein Bewerber um eine Lenkerberechtigung für die Gruppe A auf Grund dieser Lenkerberechtigung ausschließlich (einspurige) Motorräder lenken wird. Da aber das Fahrverhalten dieser Fahrzeuge grundverschieden von dem der mehrspurigen ist, müssen die praktischen Fahrkenntnisse auf einem Motorrad erwiesen werden.

Zu Z. 195 c:

Siehe zu § 65 Abs. 1.

Zu Z. 195 d:

Siehe zu § 67 Abs. 3.

Zu Z. 196 a:

Bisher konnten derartige Verbote nach § 59 StVO ausgesprochen werden. Da das KFG 1967 die Motorfahräder als Kraftfahrzeuge betrachtet, ist zu befürchten, daß auf § 59 StVO gestützte Bescheide mit der Begründung behoben werden, daß es sich hierbei um eine Angelegenheit des Kraftfahrwesens handelt; beim VfGH ist unter Zl. G 31/76-2 bereits ein derartiges Verfahren anhängig. Daher wäre dieses Verbot auf Grund einer neu zu schaffenden Rechtsgrundlage im KFG zu erlassen. Dies gibt auch den Vorteil, daß z. B. einer Person, der die Lenkerberechtigung wegen Alkoholisierung entzogen wird, im selben Bescheid auch das Lenken von Motorfahrrädern untersagt werden kann. Weiters wären solche Verbote im Zentralnachweis (§ 78) zu vermerken und können bei Erteilung oder Wiedererteilung einer Lenkerberechtigung zur Beurteilung der Verkehrszuverlässigkeit herangezogen werden.

Zu Z. 202 a:

Siehe zu § 75 a. — Die ursprüngliche Z. 202 a (§ 82 Abs. 7) scheint in der 3. KFG-Novelle auf.

Zu Z. 215 a:

Im Entwurf eines Gefahrgütergesetzes — Straße ist eine zusammengefaßte Regelung der Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße

Zu 57 der Beilagen

13

beabsichtigt. Aus diesem Grunde sollen mit diesem Bundesgesetz sämtliche die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße betreffende Bestimmungen anderer bundesgesetzlicher Vorschriften aufgehoben werden.

Um dem Erfordernis einer übersichtlichen Trennung der Normengruppe Kraftfahrrecht und Gefahrgüterrecht Rechnung zu tragen, werden die im Kraftfahrzeuggesetz verstreuten Bestimmungen, die ausschließlich Kraftwagen und Anhänger zur Beförderung gefährlicher Güter betreffen, im § 92 Abs. 6 und die Übergangsbestimmungen im Art. III a zusammengefaßt. Mit dem Inkrafttreten des Gefahrgütergesetzes werden sohin nur § 92 KFG und Art. III a aufzuheben sein.

Die Z. des Abs. 6 entspricht

Z. 1	.....	§ 6 Abs. 11 i. d. F. der Reg.-Vorl.
Z. 2	.....	§ 12 Abs. 2 KFG
Z. 3	.....	§ 24 Abs. 4 KFG
Z. 4	.....	§ 29 Abs. 1 KFG
Z. 5	.....	§ 55 Abs. 1 lit. b KFG § 55 Abs. 2 i. d. F. der Reg.-Vorl.
		§ 57 a Abs. 1 lit. c KFG
Z. 6	.....	§ 59 Abs. 3 Z. 3 KFG
Z. 7	.....	§ 102 Abs. 1 KFG § 102 Abs. 5 lit. e i. d. F. der Reg.-Vorl.
Z. 8	.....	§ 103 Abs. 4 KFG
Z. 9	.....	§ 103 Abs. 8 KFG
Z. 10	.....	§ 122 Abs. 5 KFG
Z. 11	.....	§ 132 Abs. 2 lit. i KFG

Zu Z. 216 a:

Vgl. zu § 64 Abs. 4. — Der gegenwärtige Stand der Technik würde für einspurige Motorfahräder zur Sicherung der Bauartgeschwindigkeit von 40 km/h folgende Vorschriften verlangen:

- Verhinderung des Austausches des Abtriebsritzels des Motors und des Antriebskettenrades des angetriebenen Rades (z. B. Aufschrift der Anzahl der Zähne),
- maximales Gesamtgewicht 250 kg,
- maximale Motorleistung bei Verbrennungsmotoren 2 PS, bei Elektromotoren 0,8 KW,
- maximale Drehzahl bei 40 km/h 6200 U/min,
- maximaler Querschnitt des Verbrennungsluftkanals des Vergasers 154 mm²,
- kleinster Durchlaßquerschnitt im Ansaugkanal des Zylinders 200 mm²,
- maximal vier Vorwärtsgänge.

Für Kleinmotorräder wird es angezeigt sein, zur Verhinderung einer Ausgestaltung der Fahrzeuge für extremes Fahrverhalten hinsichtlich Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit eine maximale Motorleistung von 6,5 PS vorzuschreiben.

Diese Verordnungsermächtigung ist zur Vollziehung unumgänglich. Bei der Genehmigung eines Fahrzeuges (§§ 28 ff) ist, um dessen Vorschriftsmäßigkeit prüfen zu können, vorerst die Ober- und Untergruppe (§ 3), in die das Fahrzeug fällt, festzustellen. Ein Motorfahrzeug wird als solches außer durch den Hubraum auch durch die Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h definiert. Diese wird durch die Bauart des Fahrzeuges gewährleistet (siehe § 2 Z. 37 a gemäß Z. 17). Um im Interesse der Parteien zu vermeiden, daß die Genehmigungsbehörden von sich aus Kriterien der Bauart als solche annehmen, die die Einhaltung der Bauartgeschwindigkeit gewährleisten, wären diese Kriterien in einer generellen Vollziehungshandlung festzusetzen. — Hinsichtlich von Kleinmotorrädern gilt dies mit derselben Begründung hinsichtlich der im § 4 Abs. 1 und 2 geforderten Verkehrs- und Betriebssicherheit. Diese ist jedenfalls zu verneinen, wenn mit diesen auf Grund ihres begrenzten Hubraumes (50 cm³) relativ leichten Fahrzeuges übermäßige Geschwindigkeiten erzielt werden können. Um die Einheitlichkeit der Vollziehung zu gewährleisten, soll daher eine Begrenzung der Motorleistung generell festgesetzt werden.

Die Festsetzung dieser Kriterien im Verordnungswege als Bauvorschriften (und nicht als Definitionsmerkmal im Gesetz) 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 Motorfahräder, die den geänderten Kriterien nicht entsprechen, mit deren Inkrafttreten zu Kleinmotorrädern würden, für deren Lenken eine Lenkerberechtigung erforderlich wäre.

Zu Z. 220 a:

Bisher fehlte eine Vorschrift über das Mindestalter zum Lenken von Fahrzeugen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h. Diese Lücke soll durch die Übernahme der für Fuhrwerke geltenden (§ 70 Abs. 1 StVO) Altersgrenze von 16 Jahren geschlossen werden. Ferner soll auch das Lenkverbot nunmehr nach dem KFG ausgesprochen werden können. — Die Höchstgrenzen für die Abmessungen dieser Fahrzeuge sind im § 57 Abs. 1 KDVG festgesetzt. Die Praxis zeigt, daß diese Obergrenzen gelegentlich überschritten werden, wie z. B. bei gewissen Straßenbaumaschinen. Um die Verwendung solcher Fahrzeuge nicht auszuschließen, soll ein

besonderes Bewilligungsverfahren eingeführt werden.

Zu Z. 224 a:

Dem Beispiel anderer europäischer Staaten folgend sollen die Lenker von Motorfahrrädern und Motorrädern immer, d. h. auch bei Tageslicht, Abblendlicht verwenden, sofern nicht Fernlicht oder Nebelscheinwerfer verwendet werden. Dadurch soll eine bessere Sichtbarkeit dieser Fahrzeuge, insbesondere im Rückblickspegel gewährleistet sein.

Zu Z. 228 b:

Siehe § 92 Abs. 6 Z. 7.

Zu Z. 230:

Da das Lenken eines Motorfahrrades an die Erreichung des Mindestalters von 16 Jahren geknüpft ist, muß bei Straßenkontrollen das einschreitende Organ dies überprüfen können. Auch sieht § 4 Abs. 5 StVO im Falle eines Unfalles nur mit Sachschaden den gegenseitigen Nachweis der Identität vor; auch für diesen Zweck muß der Lenker eines Motorfahrrades einen Ausweis mitführen. — Die ursprüngliche Z. 230 (§ 102 Einleitung des Abs. 1) scheint in der 3. KFG-Novelle auf.

Zu Z. 231:

Die Ergänzung der lit. e im Sinne des durch die Kraftfahrgesetz-Novelle 1971 neu eingeführten § 104 Abs. 8 erfolgten mit der 3. KFG-Novelle. — Die Verpflichtung des Lenkers zur Mitführung des persönlichen Fahrtenbuches ist im Arbeitszeitgesetz gegenüber dem Lenker nicht sanktioniert. Im Interesse der Überprüfung sowie bei Verstoß gegen diese Verpflichtung soll das Einschreiten und die Sanktionierung durch die zuständigen Aufsichtsorgane i. S. des AETR, BGBl. Nr. 518/1975, ermöglicht werden. Die erforderliche Regelung erfolgte durch Unterstellung unter die Sanktion nach dem KFG (§ 134) im Wege der Aufnahme der neuen lit. f in § 102 Abs. 5 KFG. Eine kraftfahrrechtliche Pflicht zur Eintragung in dieses Buch sowie eine analoge Verpflichtung des Beifahrers können hieraus nicht abgeleitet werden. Eine Kontrolle durch das Arbeitsinspektorat ist dadurch nicht ausgeschlossen.

Zu Z. 234:

Die Verhinderung von Übertretungen des KFG oder des Verharrens darin war bisher nicht geregelt. Durch Ergänzungen zu den §§ 5 Abs. 3, 42 Abs. 4 und 58 Abs. 1 StVO in der 6. Novelle (BGBl. Nr. 412/1976) wurden für die dort angeführten Fälle ausdrücklich Zwangsmaßnahmen für zulässig erklärt (vgl. Bericht des Verkehrsausschusses, 294 der Beil. XIV. GP). Hieraus ergibt sich durch Umkehrschluß, daß Zwangsmaßnahmen eben nur in den im Gesetz ausdrück-

lich vorgesehenen Fällen ergriffen werden können. Im Bereich des KFG sind solche Maßnahmen geboten

- zu a) und b) bei Verwendung eines nicht zugelassenen Fahrzeuges oder Verwendung desselben ohne Kennzeichentafeln (z. B. des zweiten Fahrzeuges eines Wechselkennzeichens). Hier besteht der dringende Verdacht, daß für das Fahrzeug kein Versicherungsschutz besteht; im übrigen bezeichnet der OGH im Erk. vom 28. September 1971, 8 Ob 240/71, den § 36 als Vorschrift, die der Verkehrssicherheit dient. Die Verwendung eines gemäß § 39 Abs. 1 eingeschränkt zugelassenen Fahrzeuges auf anderen Straßenzügen als den, für die es zugelassen ist, stellt eine Übertretung des § 36 lit. a dar. Wegen des Vorbehalts hinsichtlich ausländischer Fahrzeuge in der Einleitung des § 36 müssen die analogen Bestimmungen des § 82 aufgenommen werden;
- zu c) insbesondere wenn Auflagen, die bei der eingeschränkten Zulassung vorgeschrieben werden (wie z. B. Gendarmeriebegleitung, Fahren nur in bestimmten Nachtstunden, usw.) nicht erfüllt werden;
- zu d) beim Lenken eines Motorfahrrades durch eine Person, die jünger als 16 Jahre ist oder der es von der Behörde verboten oder eingeschränkt wurde; gleiches soll auch hinsichtlich der 10 km/h-Fahrzeuge gelten;
- zu e) beim Nichterfüllen von Auflagen hinsichtlich der Lenkerberechtigung, z. B. Nichttragen einer wegen eines schweren Augenfehlers vorgeschriebenen Brille, der zum Festhalten des Lenkrades erforderlichen Armprothese, usw.; gleiches soll auch bezüglich der für das Lenken eines Motorfahrrades oder eines 10 km/h-Fahrzeuges von der Behörde vorgeschriebenen Auflagen gelten;
- zu f) beim Fahren ohne Lenkerberechtigung; dies wird vom VwGH im Erk. vom 11. März 1971, 1757/70, als einer der größten kraftfahrrechtlichen Verstöße bezeichnet. Wenn der Führerschein bei einer Fahrzeugkontrolle nicht vorgewiesen werden kann, besteht stets der Verdacht des Nichtbesitzes der Lenkerberechtigung. Je nach den Umständen des Falles wird den Behauptungen der Partei, eine Lenkerberechtigung zu besitzen und den Führerschein lediglich vergessen zu haben, Glauben zu schenken sein. Die vorläufige Abnahme des Führerscheines soll die Partei an der weiteren Benützung des Fahrzeuges hindern; dies erweist sich aber oft als nicht wirksam;

Zu 57 der Beilagen

15

zu g) wenn die Ladung des Fahrzeuges (z. B. durch erhebliche Überschreitung der höchsten zulässigen Nutzlast), das Ziehen eines Anhängers (z. B. wenn sein Gesamtgewicht sein Ziehen mit dem betreffenden Zugfahrzeug ausschließt) oder die Beförderung von Personen (z. B. durch Überbesetzung) eine Gefahr für die Verkehrssicherheit darstellt.

In zwei Fällen sind bereits jetzt Zwangsmaßnahmen in der Form der Abnahme des Zulassungsscheines und der Kennzeichentafeln vorgesehen, nämlich bei verkehrsgefährdendem Zustand des Fahrzeuges (§ 57 Abs. 8) und mangelndem Versicherungsschutz (§ 61 Abs. 5). Diese Maßnahmen sind aber nur bei zugelassenen Fahrzeugen möglich. Bei der Anwendung von Zwangsmaßnahmen nach dieser Vorschrift werden sich die einschreitenden Organe vom Grundsatz des § 2 Abs. 1 VVG 1950 „jeweils das gelindeste noch zum Ziele führende Zwangsmittel anzuwenden“ zu leiten lassen haben.

Zu Z. 236 a:

Die Verpflichtung, der Behörde den Lenker bekanntzugeben, kann bei vermieteten Fahrzeugen nicht vom Vermieter, sondern nur vom Mieter erfüllt werden.

Zu Z. 236 b:

Siehe § 92 Abs. 6 Z. 8.

Zu Z. 236 c:

Siehe § 92 Abs. 6 Z. 8.

Zu Z. 236 d:

Siehe § 92 Abs. 6 Z. 9.

Zu Z. 236 e:

Mit dieser Ergänzung wird eine Gesetzeslücke geschlossen, weil insbesondere für minderjährige Personen oftmals Kraftfahrzeuge zugelassen werden müssen, obgleich solche Zulassungsbesitzer kaum oder überhaupt nicht in der Lage sind, den ihnen durch das Gesetz auferlegten Pflichten nachzukommen. Da minderjährige, handlungsunfähige oder beschränkt handlungsfähige Zulassungsbesitzer von der Behörde nicht zur Verantwortung gezogen werden können, wenn sie ihre Pflichten nicht erfüllen, soll nun deren gesetzlicher Vertreter diese Pflichten zu erfüllen haben.

Zu Z. 251 a:

Siehe zu § 65 Abs. 1.

Zu Z. 252 b:

Siehe zu § 65 Abs. 1.

Zu Z. 253 a:

Da eine dreijährige Lenkerpraxis mit Fahrzeugen der Gruppen A, E, F oder G nur in den seltensten

Fällen aufgewiesen werden kann, mußte man sich bisher mit den Ausnahmemöglichkeiten des Abs. 3 behelfen, welche aber nur bei der Ausdehnung und nicht bei der Ersterteilung der Fahrschulbewilligung anwendbar ist.

Zu Z. 253 b:

Der Grundsatz, daß die Schulfahrzeuge den allgemein verwendeten Fahrzeugen entsprechen müssen, kann bei Fahrzeugen, die zur Ausbildung von Invaliden verwendet werden, nicht aufrechterhalten werden.

Zu Z. 253 c:

Siehe zu § 70 Abs. 5.

Zu Z. 253 d:

Die meisten Fahrschulen werden unter tatkräftiger Mitarbeit der Familienangehörigen geführt, wobei diese meist die kaufmännische und organisatorische Hauptarbeit leisten. Deshalb ist auch beim Todesfall des Fahrschulbesitzers die ordnungsgemäße Weiterführung des Betriebes gesichert; daher ist die Bestellung eines Fahrschulleiters in der Regel entbehrlich.

Zu Z. 254:

Siehe 3. KFG-Novelle. — Bei Schulmotorrädern können die Tafeln aus festem Material, auf denen die Aufschriften angebracht sind, zu schweren Verletzungen führen. Daher soll die Kenntlichmachung auch in der Form der Startnummern bei Sportveranstaltungen möglich sein.

Zu Z. 254 a:

Siehe zu Art. IV.

Zu Z. 255 a:

Siehe zu § 65 Abs. 1.

Zu Z. 255 b:

Bei der Verwendung von Probefahrschullehrern werden gelegentlich Mißstände beobachtet. Einerseits werden Personen in dieser Eigenschaft tätig, die (noch) nicht für einen erfolgreichen Theorieunterricht geeignet sind, andererseits beschäftigen Fahrschulen laufend Probefahrschullehrer in der Weise, daß der theoretische Unterricht nur mit diesen durchgeführt wird. Wenn Bedenken in der angeführten Richtung bestehen, wird sich der Landeshauptmann von der Eignung des Bewerbers (gegebenenfalls durch ein informatives Prüfungsgespräch) zu überzeugen bzw. sich vor der Entscheidung ein Bild von der Abhaltung des theoretischen Unterrichtes in der betreffenden Fahrschule zu machen haben.

Zu Z. 255 c:

Siehe zu § 65 Abs. 1.

Zu Z. 257 und 258:

Siehe 3. KFG-Novelle.

Zu Z. 262:

Siehe 3. KFG-Novelle.

Zu Z. 263 a:

Siehe § 92 Abs. 6 Z. 10.

Zu Z. 265:

Siehe zu § 1 Abs. 4 sowie die 3. KFG-Novelle.

Zu Z. 274 a:

Das derzeit zur Unterzeichnung aufliegende „Übereinkommen über die Mindestanforderungen für die Erteilung und die Gültigkeit von Lenkerberechtigungen (APC)“ sieht eine besondere fachliche Qualifikation der Sachverständigen für die Lenkerprüfung vor. Ebenso stellt der technische Fortschritt immer höhere Ansprüche an die fachlichen Kenntnisse der Sachverständigen für die Typen- und für die Einzelprüfung. Durch die Begrenzung der Bestelldauer soll gewährleistet werden, daß eine Wiederbestellung nur dann erfolgt, wenn der Sachverständige die neuen Verhältnissen entsprechende Qualifikation besitzt. — Die Praxis hat gezeigt, daß die in den §§ 124 bis 127 angeführten Prüfungen oftmals nach verschiedenen Methoden und mit verschiedenen, auch veralteten, Hilfsmitteln durchgeführt werden. Zur Wahrung eines einheitlichen, möglichst hohen Standards der Prüfungen soll daher ein Weisungsrecht eingeführt werden, daß sich naturgemäß nicht auf die Bewertung des Ergebnisses der Prüfung erstrecken kann.

Zu Z. 285 a:

Siehe § 92 Abs. 6 Z. 11.

Zu Z. 286:

Siehe zu § 1 Abs. 4 sowie die 3. KFG-Novelle.

Zu Z. 288 und 289:

Siehe 3. KFG-Novelle.

Zu Z. 295:

Siehe zu § 102 Abs. 5 lit. f und § 136 Abs. 1 lit. l.

Zu Z. 298 a:

Siehe zu § 45 Abs. 6.

Zu Art. II Abs. 1:

Siehe 3. KFG-Novelle.

Zu Art. II Abs. 3:

Vgl. zu § 64 Abs. 4 und zu § 93 a. — Die Legalisierung der Weiterverwendung von Motorfahrrädern, deren Höchstgeschwindigkeit ver-

ändert wurde, ist nach der derzeitigen Rechtslage nur nach Vornahme einer Einzelgenehmigung möglich. Dies ist für die Partei insbesondere in den Bundesländern mit einem hohen Zeitaufwand und auch mit Kosten verbunden. Für die Fahrt zur Vorführung des Fahrzeuges zur Einzelprüfung beim Landeshauptmann befindet sich das Fahrzeug bereits in dem Zustand, in dem es nunmehr als Kleinmotorrad genehmigt werden soll. Daher ist seine Verwendung als Motorfahrrad (rote Kennzeichentafel) nicht mehr gestattet; auch Versicherungsschutz besteht nicht. Nach erfolgter Einzelprüfung sind jedenfalls Kennzeichentafel und Zulassungsschein abzunehmen. Die Partei muß dann das Fahrzeug bei der Zulassungsbehörde abmelden und als Motorrad neu anmelden. Erst dann ist die weitere Verwendung des Fahrzeuges (mit schwarzer Kennzeichentafel) möglich. In den Bundesländern können der Ort der Einzelprüfung (Landeshauptstadt) und der Sitz der Zulassungsbehörde (Bezirkshauptmannschaft) räumlich weit auseinander liegen. Um zu verhindern, daß dies die Parteien veranlaßt, die Fahrzeuge weiter wie bisher zu verwenden, soll für dieses Verfahren eine vereinfachte Vorgehensweise eingeführt werden. Nach der im 3. Satz vorgeschriebenen Abmeldung kann sofort, sofern das Fahrzeug den Vorschriften über Motorräder entspricht, die Zulassung als Kleinmotorrad erfolgen.

Zu Art. II Abs. 4:

Siehe zu § 128,

Zu Art. III:

Siehe zu § 92 Abs. 6.

Zu Art. III a:

Siehe 3. KFG-Novelle sowie zu § 92 Abs. 6.

Zu Art. IV:

Die häufig zu beobachtenden schweren Schädelverletzungen nach Unfällen mit Motorrädern lassen es angezeigt erscheinen, dem Beispiel anderer Staaten folgend die Sturzhelmpflicht für Lenker und Beifahrer von Motorrädern einzuführen. Diese Verpflichtung soll sich auf alle (einspurigen) Motorräder, einschließlich der Kleinmotorräder (siehe zu § 2 Z. 15 a), jedoch nicht auf Motorfahrräder erstrecken. Infolge der Gleichartigkeit der Materie sollen die gleichen Sanktionen wie bei Nichtgebrauch von Sicherheitsgurten möglich sein; vgl. Art. III, 3. KFG-Novelle. Aus § 5 Abs. 1 ergibt sich, daß nur typengenehmigte Sturzhelme verwendet werden dürfen. Um das rechtzeitige Erwerben eines Helmes sicherzustellen, soll diese Vorschrift erst am 1. Juli 1978 in Kraft treten.