

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

1975 12 04

Regierungsvorlage

Bundesgesetz vom XXXXXXXXXXXX, mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967 geändert (3. Kraftfahrzeuggesetz-Novelle) und zivilrechtliche Bestimmungen über den Gebrauch von Sicherheitsgurten getroffen werden

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel I

Das Kraftfahrzeuggesetz 1967, BGBl. Nr. 267, in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 285/1971 und BGBl. Nr. 286/1974 sowie der Kundmachung BGBl. Nr. 240/1970 wird wie folgt geändert:

1. Im § 1 Abs. 2 hat die lit. a zu lauten:

„a) Kraftfahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h und Kraftfahrzeuge, die mit einer ohne besonderes Werkzeug nicht betätigbaren Einrichtung versehen sind, mit der die Bauartgeschwindigkeit des Fahrzeuges auf eine solche von nicht mehr als 10 km/h herabgesetzt werden kann, wenn diese Einrichtung so eingestellt ist, daß die Bauartgeschwindigkeit des Fahrzeuges 10 km/h nicht überschreitet, sowie mit solchen Kraftfahrzeugen gezogene Anhänger; diese Fahrzeuge unterliegen jedoch den §§ 27 Abs. 1 und 96;“

2. Im § 1 Abs. 2 hat die lit. b zu lauten:

„b) Transportkarren (§ 2 Z. 19), selbstfahrende Arbeitsmaschinen (§ 2 Z. 21), Anhänger-Arbeitsmaschinen (§ 2 Z. 22) und Sonderkraftfahrzeuge (§ 2 Z. 23), mit denen im Rahmen ihrer bestimmungsgemäßen Verwendung Straßen mit öffentlichem Verkehr nur überquert oder auf ganz kurze Strecken oder gemäß § 50 Z. 9 der StVO. 1960 als Baustelle gekennzeichnete Strecken befahren werden, und mit Transportkarren, selbstfahrende Arbeitsmaschinen oder Sonderkraftfahrzeugen auf solchen Fahrten gezogene Anhänger;“

3. Im § 1 Abs. 2 hat die lit. d zu lauten:

„d) Heeresfahrzeuge (§ 2 Z. 38), die durch Bewaffnung, Panzerung oder ihre sonstige Bauweise für die militärische Verwendung im Zusammenhang mit Kampfeinsätzen besonders gebaut oder ausgerüstet oder diesem Zweck gewidmet sind; diese Fahrzeuge unterliegen jedoch dem § 97 Abs. 2.“

4. Im § 1 Abs. 4 erster Satz ist an Stelle der Worte „des Bundesministeriums für Handel, Gewerbe und Industrie“ zu setzen „des Bundesministers für Verkehr“.

5. Im § 2 haben die Z. 8 und 9 zu lauten:

„8. Lastkraftwagen ein Kraftwagen (Z. 3), der nach seiner Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung von Gütern oder zum Ziehen von Anhängern auf für den Fahrzeugverkehr bestimmten Landflächen bestimmt ist, auch wenn er in diesem Fall eine beschränkte Ladefläche aufweist;

9. Zugmaschine ein Kraftwagen (Z. 3), der nach seiner Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zum Ziehen von Anhängern oder Geräten überwiegend auf nicht für den Fahrzeugverkehr bestimmten Landflächen oder zur Verwendung als Geräteträger bestimmt ist, auch wenn er eine beschränkte Ladefläche aufweist;“

6. Im § 2 hat Z. 10 zu lauten:

„10. Sattelkraftfahrzeug ein Sattelzugfahrzeug (Z. 11) mit einem so auf diesem aufliegenden Sattelanhänger (Z. 12), daß ein wesentlicher Teil seines Eigengewichtes oder, bei gleichmäßiger Verteilung der Ladung auf der Ladefläche, seines Gesamtgewichtes vom Sattelzugfahrzeug getragen wird;“

7. Im § 2 hat die Z. 13 zu lauten:

„13. Gelenkkraftfahrzeug ein Kraftwagen mit einem Anhänger, die je für sich kein selbständiges Fahrzeug bilden und miteinander dauernd gelenkig verbunden sind;“

8. Im § 2 hat die Z. 14 zu lauten:

„14. **Motorfahrrad** ein Kraftrad (Z. 4) mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h bei einer Belastung von 75 kg, dessen Antriebsmotor, wenn er ein Hubkolbenmotor ist, einen Hubraum von nicht mehr als 50 cm³ hat;“

9. Im § 2 Z. 18 sind nach den Worten „300 kg“ einzufügen „mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h bei einer Belastung von 75 kg“ und die Worte „und bei dem dauernd gewährleistet ist, daß mit ihm auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille mit einer Belastung von 75 kg eine Geschwindigkeit von 30 km/h nicht überschritten werden kann“ zu streichen.

10. Im § 2 Z. 20 sind nach den Worten „5000 kg“ einzufügen „mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h“ und die Worte „und bei dem dauernd gewährleistet ist, daß mit ihm auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 40 km/h nicht überschritten werden kann“ zu streichen.

11. Im § 2 ist an Stelle der Z. 23 zu setzen:

„22 a. **Spezialkraftwagen** ein Kraftwagen, der nicht unter Z. 5, 6, 7, 8, 9, 11, 18, 19, 20 oder 21 fällt;“

23. **Sonderkraftfahrzeug** ein Kraftfahrzeug, das nicht oder nicht ausschließlich auf Rädern läuft sowie Einachszugmaschinen, die mit einem anderen Fahrzeug oder Gerät so verbunden sind, daß sie mit diesem ein einziges Kraftfahrzeug bilden;“

12. Im § 2 wird nach der Z. 25 als neue Z. 25 a eingefügt:

„25 a. **Omnibusanhänger** ein Anhänger, der nach seiner Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung von Personen bestimmt ist;“

13. Im § 2 wird nach Z. 26 als neue Z. 26 a eingefügt:

„26 a. **Nachläufer** ein nicht unter Z. 12 fallender Anhänger, der nach seiner Bauart und Ausrüstung dazu bestimmt ist, auch nur durch das Ladegut des Zugfahrzeuges gezogen zu werden;“

14. Im § 2 Z. 30 ist nach dem Wort „Sattelkraftfahrzeuge“ einzufügen „und Gelenkkraftfahrzeuge“.

15. Im § 2 wird nach Z. 32 als neue Z. 32 a eingefügt:

„32 a. **Höchstgewicht** das vom Erzeuger angegebene höchste technische mögliche Gesamtgewicht des Fahrzeuges;“

16. Im § 2 werden nach Z. 35 als neue Z. 35 a und Z. 35 b eingefügt:

„35 a. **Sattellast** die bei einem auf waagrechter, ebener Fahrbahn stehenden Sattelkraftfahrzeug vom Sattelanhänger auf das Sattelzugfahrzeug übertragene lotrechte Last;

35 b. **höchste zulässige Sattellast** die höchste Sattellast, die auf ein bestimmtes Sattelzugfahrzeug übertragen werden darf oder die ein bestimmter Sattelanhänger übertragen darf;“

17. Im § 2 werden nach Z. 37 als neue Z. 37 a, Z. 37 b und Z. 37 c eingefügt:

„37 a. **Bauartgeschwindigkeit** die Geschwindigkeit, hinsichtlich der auf Grund der Bauart des Fahrzeuges dauernd gewährleistet ist, daß sie auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille nicht überschritten werden kann;

37 b. **landwirtschaftliches Fahrzeug** ein Fahrzeug, das zur Verwendung im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes bestimmt ist;

37 c. **Wendekreis** der Kreis, den der äußerste Punkt eines mit größtem Einschlag der Lenkvorrichtung fahrenden Fahrzeuges beschreibt;“

18. Im § 2 wird der Punkt am Ende der Z. 38 durch einen Strichpunkt ersetzt und als neue Z. 39 angefügt:

„39. **Langgutfuhr** die Beförderung von Ladungen

a) mit Kraftfahrzeugen, wenn

aa) die Länge des Kraftfahrzeuges samt der Ladung 14 m übersteigt oder

bb) die Ladung um mehr als ein Viertel der Länge des Kraftfahrzeuges über dessen hintersten Punkt hinausragt;

b) mit Kraftfahrzeugen mit Anhängern, wenn

aa) die Länge des letzten Anhängers samt der Ladung 14 m übersteigt,

bb) die Ladung des letzten Anhängers um mehr als ein Viertel der Länge des Anhängers über dessen hintersten Punkt hinausragt oder

cc) der letzte Anhänger ein Nachläufer (Z. 26 a) ist und die Ladung um mehr als ein Fünftel ihrer Länge über den hintersten Punkt des Nachläufers hinausragt.“

19. Im § 3 hat der Abs. 2 zu lauten:

„(2) Sattelkraftfahrzeuge, Sattelzugfahrzeuge, Gelenkkraftfahrzeuge, Mannschaftstransportfahrzeuge, Transportkarren, selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Anhänger-Arbeitsmaschinen, Invalidenkraftfahrzeuge und Ausgleichkraftfahrzeuge fallen jeweils in die ihrer Bauart und Verwendungsbestimmung entsprechende, in Abs. 1 angeführte Ober- und Untergruppe.“

20. Im § 4 hat der Abs. 1 zu lauten:

„(1) Kraftfahrzeuge und Anhänger müssen verkehrs- und betriebssicher gebaut und ausgerüstet sein. Die Sicht vom Lenkerplatz aus muß für das sichere Lenken des Fahrzeuges ausreichen. Die Vorrichtungen zum Betrieb eines Kraftfahrzeuges müssen so angeordnet sein, daß sie der Lenker auch bei bestimmungsgemäßer Verwendung eines geeigneten Sicherheitsgurtes, ohne das Augenmerk von der Fahrbahn abzuwenden, leicht und ohne Gefahr einer Verwechslung betätigen und das Fahrzeug sicher lenken kann. Die Wirksamkeit und Brauchbarkeit der für die verkehrs- und betriebssichere Verwendung dieser Fahrzeuge maßgebenden Teile muß bei sachgemäßer Wartung und Handhabung zu erwarten sein; diese Teile müssen so ausgebildet und angeordnet sein, daß ihr ordnungsgemäßer Zustand leicht überwacht werden kann und ein entsprechender Austausch möglich ist.“

21. Im § 4 Abs. 2 a erster Satz haben die Worte „der Klassen I und II“ zu entfallen.

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

„(5 a) Kraftwagen und Motordreiräder müssen vorne und hinten mit einer geeigneten und leicht zugänglichen Einrichtung zum Anbringen eines Abschleppseiles oder einer Abschleppstange versehen sein; dies gilt jedoch hinsichtlich der vorne anzubringenden Einrichtung nicht für Fahrzeuge, die nur teilweise hochgehoben abgeschleppt werden können.“

23. Im § 4 haben die Abs. 9 und 10 zu entfallen.

24. Im § 5 hat der Abs. 1 zu lauten:

„(1) Teile und Ausrüstungsgegenstände von Kraftfahrzeugen und Anhängern, die für die Verkehrs- und Betriebssicherheit von besonderer Bedeutung sind und die im Hinblick auf ihre Bauart und Wirkungsweise einer von der Prüfung des Fahrzeuges (§ 29 Abs. 4 und § 31 Abs. 3) getrennten Prüfung unterzogen werden müssen, dürfen, unbeschadet des Abs. 3, für Fahrzeuge, die für den Verkehr in Österreich bestimmt sind, nur feilgeboten oder verwendet werden, wenn

- a) sie unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 3 einer gemäß § 35 Abs. 1 genehmigten Type oder einer im Ausland genehmigten Type angehören, deren Genehmigung gemäß § 35 Abs. 4 anerkannt wurde,
- b) sie den für sie geltenden Bestimmungen entsprechen,
- c) an ihnen das für diese Type festgesetzte Genehmigungszeichen vollständig sichtbar und dauernd gut lesbar und unverwischbar angebracht ist und

d) sie mit dieser Type übereinstimmen.

Das gleiche gilt für das Feilbieten von Sturzhelmen für Kraftfahrer sowie für das Feilbieten und Mitführen von Warneinrichtungen (§ 89 Abs. 2 StVO. 1960).“

25. Im § 5 hat der Abs. 2 zu entfallen.

26. Im § 5 Abs. 3 sind an Stelle der Worte „finden die Bestimmungen der Abs. 1 und 2 keine Anwendung“ die Worte zu setzen „ist Abs. 1 nicht anzuwenden“.

27. Im § 5 hat der Abs. 4 zu entfallen.

28. § 6 hat zu lauten:

„§ 6. Bremsen

(1) Kraftfahrzeuge, außer den im Abs. 2 angeführten, müssen mindestens zwei Bremsanlagen aufweisen, von denen jede aus einer Betätigungseinrichtung, einer Übertragungseinrichtung und den auf Räder wirkenden Bremsvorrichtungen besteht. Jede Bremsanlage muß vom Lenkerplatz aus betätigt werden können. Die Bremsanlagen müssen so beschaffen und eingebaut sein, daß mit ihnen bei betriebsüblicher Beanspruchung und ordnungsgemäßer Wartung trotz Erschütterung, Alterung, Abnutzung und Korrosion die vorgeschriebene Wirksamkeit erreicht wird.

(2) Zugmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h und Invalidenkraftfahrzeuge (§ 94) sowie Transportkarren (§ 91 Abs. 1) und selbstfahrende Arbeitsmaschinen (§ 93) mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h müssen nur eine Bremsanlage aufweisen, sofern diese nicht mit elektrischer Energie betrieben wird. Diese Bremsanlage muß auf die Räder wenigstens einer Achse des Fahrzeuges wirken und vom Lenker betätigt werden können, wenn er die Lenkvorrichtung mit mindestens einer Hand festhält. Diese Bremsanlage muß mit einer gesonderten Betätigungseinrichtung in der im Abs. 3 angeführten Weise feststellbar sein. Beim Ausfallen eines Teiles der Bremsanlage, dessen Ausfallen nicht ausgeschlossen werden kann, muß bei Betätigung des verbleibenden Teiles der Bremsanlage mit jeder ihrer beiden Betätigungseinrichtungen das Fahrzeug auf trockener Fahrbahn auf angemessene Entfernung zum Stillstand gebracht werden können.

(3) Bei Kraftwagen muß der Lenker eine der im Abs. 1 angeführten Bremsanlagen betätigen können, wenn er die Lenkvorrichtung mit beiden Händen festhält. Diese Bremsanlage gilt als Betriebsbremsanlage, die andere, außer in den im Abs. 4 Z. 2 und 3 angeführten Fällen, als Hilfsbremsanlage. Die Hilfsbremsanlage muß so betätigt werden können, daß der Lenker hiebei

die Lenkvorrichtung mit mindestens einer Hand festhält. Mit jeder der beiden in Abs. 1 angeführten Bremsanlagen muß es dem Lenker, unbeschadet der Bestimmungen der Abs. 2 und 4, möglich sein, auch bei höchster zulässiger Belastung des Fahrzeuges, auf allen in Betracht kommenden Steigungen und Gefällen und auch beim Ziehen von Anhängern bei jeder Fahrgeschwindigkeit die Bewegung des Fahrzeuges zu beherrschen und dessen Geschwindigkeit, der jeweiligen Verkehrslage entsprechend, sicher, schnell und auf eine im Hinblick auf die Zweckbestimmung als Betriebs- oder als Hilfsbremse möglichst geringe Entfernung bis zum Stillstand des Fahrzeuges zu verringern und das unbeabsichtigte Abrollen des Fahrzeuges auszuschließen. Die Hilfsbremsanlage muß wirken können, wenn die Betriebsbremsanlage versagt; dies gilt jedoch nicht, wenn beim Ausfallen eines Teiles der Betriebsbremsanlage, dessen Ausfallen nicht ausgeschlossen werden kann, oder bei Störungen der Betriebsbremsanlage (wie mangelhafte Wirkung, teilweise oder völlige Erschöpfung des Energievorrates) mit den nicht vom Ausfall oder von der Störung betroffenen Teilen der Betriebsbremsanlage die für die Hilfsbremsanlage vorgeschriebene Wirksamkeit erzielt werden kann. Die Wirkung dieser Bremsanlagen muß abstufbar sein. Bei Kraftwagen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h muß die Bremsanlage auf alle Räder wirken können. Eine Bremsanlage muß vom Lenkerplatz aus so feststellbar sein, daß mit ihr das Abrollen des Fahrzeuges auch bei Abwesenheit des Lenkers durch eine ausschließlich mechanische Vorrichtung dauernd verhindert werden kann. Diese Bremsanlage gilt als Feststellbremsanlage.

(4) Die Betriebsbremsanlage, die Hilfsbremsanlage und die Feststellbremsanlage dürfen gemeinsame Teile aufweisen, wenn

1. mindestens zwei voneinander unabhängige Betätigungseinrichtungen vorhanden sind;
2. bei gemeinsamer Betätigungseinrichtung der Betriebsbremsanlage und der Hilfsbremsanlage
 - a) die Betätigungseinrichtung der Betriebsbremsanlage von der der Feststellbremsanlage getrennt ist und
 - b) das Fahrzeug mit der Feststellbremsanlage angehalten werden kann;
3. bei gemeinsamer Betätigungseinrichtung und gemeinsamer Übertragungseinrichtung der Betriebsbremsanlage und der Hilfsbremsanlage die für die Hilfsbremsanlage vorgeschriebene Wirksamkeit ohne die Fahrstabilität des Fahrzeuges während des Bremsens zu beeinträchtigen erzielt werden kann:
 - a) beim Ausfallen eines Teiles der Betriebsbremsanlage, dessen Ausfallen nicht ausgeschlossen werden kann, oder bei Störungen der Betriebsbremsanlage (wie mangelhafte

Wirkung, teilweise oder völlige Erschöpfung des Energievorrates) mit den nicht vom Ausfall oder von der Störung betroffenen Teilen der Betriebsbremsanlage,

- b) bei Betriebsbremsanlagen, bei denen die zu ihrer Betätigung erforderliche Muskelkraft des Lenkers durch eine Hilfskraft unterstützt wird (Hilfskraftbremsanlage), bei Ausfall dieser Unterstützung mit der Muskelkraft des Lenkers oder mit Unterstützung des vom Energieausfall nicht beeinflussten Energievorrates,
- c) bei Betriebsbremsanlagen, bei denen die auf die Betätigungseinrichtungen ausgeübte Muskelkraft ausschließlich zur Steuerung der auf die Bremsen wirkenden Kraft dient (Fremdkraftbremsanlage), bei Ausfall eines Energiespeichers mit einem von diesem unabhängigen weiteren Energiespeicher.

(5) Bei Kraftträdern muß es dem Lenker mit jeder der im Abs. 1 angeführten Bremsanlagen möglich sein, auch bei höchster zulässiger Belastung des Fahrzeuges, auf allen in Betracht kommenden Steigungen und Gefällen und auch beim Ziehen von Anhängern bei jeder Fahrgeschwindigkeit diese, der jeweiligen Verkehrslage entsprechend, sicher, schnell und auf eine möglichst geringe Entfernung bis zum Stillstand des Fahrzeuges zu verringern und das unbeabsichtigte Abrollen des Fahrzeuges auszuschließen. Bei gleichzeitiger Betätigung beider Bremsanlagen müssen alle Räder des Fahrzeuges gebremst werden können; dies gilt jedoch nicht für das Beiwagenrad bei Motorfahrrädern und Motorrädern mit Beiwagen. Bei mehrspurigen Kraftträdern muß eine Bremsanlage vom Lenkerplatz aus so feststellbar sein, daß mit ihr das Abrollen des Fahrzeuges auch bei Abwesenheit des Lenkers durch eine ausschließlich mechanische Vorrichtung dauernd verhindert werden kann. Diese Bremsanlage gilt als Feststellbremsanlage.

(6) Lastkraftwagen, Sattelzugfahrzeuge, Kraftwagen von Gelenkkraftfahrzeugen und Spezialkraftwagen mit einem Eigengewicht von mehr als 3500 kg sowie Omnibusse müssen außer den im Abs. 1 angeführten Bremsanlagen eine Einrichtung aufweisen, mit der die Geschwindigkeit des Fahrzeuges ohne Verwendung der Betriebs-, der Hilfs- oder der Feststellbremsanlage, jedoch nicht bis zum Stillstand des Fahrzeuges, verringert werden kann (Verlangsamereinrichtung).

(7) Bei Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen, Omnibussen, Lastkraftwagen sowie bei Spezialkraftwagen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 35 km/h, muß die Betriebsbremsanlage eine Zweikreisbremsanlage sein; dies gilt nicht für Sattelzugfahrzeuge und Kraftwagen von Gelenkkraftfahrzeugen, bei denen die Übertragungseinrichtung für die Bremsanlage des Anhängers von der des Zugfahrzeuges unabhängig

ist. Die Zweikreisbremsanlage ist eine Bremsanlage, bei der bei Ausfall eines Teiles ihrer Übertragungseinrichtung eine entsprechende Anzahl von Rädern gebremst werden kann.

(7 a) Bei Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen, Omnibussen, Lastkraftwagen, Sattelzugfahrzeugen, Kraftwagen von Gelenkkraftfahrzeugen sowie bei Spezialkraftwagen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 35 km/h, deren Betriebsbremsanlage nicht eine selbsttätig wirkende Einrichtung zur Verhinderung des Blockierens von Rädern während des Bremsvorganges aufweist, müssen die an den Rädern wirksamen Bremskräfte unabhängig von der Belastung des Fahrzeuges in einer die Fahrstabilität des Fahrzeuges nicht beeinträchtigenden Weise auf die Fahrzeagachsen aufgeteilt sein (lastkonforme Bremskraftverteilung).

(7 b) Bei Kraftwagen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h, die zum Ziehen von Anhängern bestimmt sind, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden darf und deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht 3500 kg übersteigt, muß

- a) bei der Betätigung der Hilfsbremsanlage oder der Feststellbremsanlage des Kraftwagens die Bremsanlage des Anhängers abgestuft wirksam werden;
- b) bei Ausfall eines Teiles der Übertragungseinrichtung der Betriebsbremsanlage des Kraftwagens gemäß Abs. 7 die Bremsanlage des Anhängers mit dem verbleibenden Teil der Übertragungseinrichtung der Betriebsbremsanlage des Kraftwagens abstuftätig betätigt werden können;
- c) es dem Lenker beim Abreißen oder bei Undichtheit einer der Verbindungsleitungen vom Kraftwagen zur Bremsanlage des Anhängers möglich sein, diese durch die Betätigungseinrichtung der Betriebsbremsanlage oder der Hilfsbremsanlage des Kraftwagens oder durch eine besondere Betätigungseinrichtung zu betätigen, wenn nicht die Bremsung des Anhängers durch das Abreißen oder die Undichtheit selbsttätig erfolgt.

(7 c) Bei Druckluftbremsanlagen von Kraftwagen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h, die zum Ziehen von Anhängern mit Druckluftbremsen bestimmt sind, sowie bei solchen Anhängern, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden darf, muß die Betätigung der Anhängerbremsanlage durch Steigerung des Druckes in der Steuerleitung erfolgen und dabei die Versorgung des Druckluftvorratsbehälters des Anhängers vom Kraftwagen aus möglich sein (Mehrleitungsbremsanlage).

(9) Bei Invaliden- und Ausgleichkraftfahrzeugen darf die Betriebsbremsanlage, sofern keine andere Möglichkeit besteht, auch so zu betätigen sein, daß der Lenker die Lenkvorrichtung hiezu mit einer Hand loslassen muß.

(10) Sofern in Abs. 11 nichts anderes bestimmt ist, müssen Anhänger mindestens eine Bremsanlage haben, die wirkt, wenn die Betriebsbremsanlage des Zugfahrzeuges betätigt wird. Die Wirksamkeit dieser Bremsanlage muß dem Gesamtgewicht des Anhängers entsprechend geregelt werden können; für Anhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3500 kg, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden darf, gilt jedoch Abs. 7 a sinngemäß. Eine Bremsanlage des Anhängers muß so feststellbar sein, daß das Abrollen des Anhängers mit ihr, auch wenn er nicht mit dem Zugfahrzeug verbunden ist, durch eine ausschließlich mechanische Vorrichtung dauernd verhindert werden kann. Eine Bremsanlage müssen nicht haben

- a) leichte Anhänger, wenn sie dazu bestimmt sind, ausschließlich mit Kraftfahrzeugen gezogen zu werden, deren Eigengewicht das Doppelte des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes des Anhängers überschreitet, und
- b) landwirtschaftliche Anhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 1500 kg, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden darf und die dazu bestimmt sind, mit Zugfahrzeugen gezogen zu werden, deren Eigengewicht nicht geringer ist als das höchste zulässige Gesamtgewicht dieser Anhänger.

(10 a) Bei Anhängern, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden darf, ausgenommen die im Abs. 10 lit. a angeführten, sowie bei Anhängern, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht 5000 kg übersteigt, muß die im Abs. 10 erster Satz angeführte Bremsanlage auf alle Räder wirken können; bei Nachläufern mit mehr als einer Achse müssen jedoch vom Zugfahrzeug unabhängig lenkbare Räder nicht gebremst werden können, wenn die Summe der höchsten zulässigen Achslasten der nicht lenkbaren Räder mindestens zwei Drittel des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes des Nachläufers beträgt.

(11) Anhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3500 kg, außer Sattelanhängern, Anhängern von Gelenkkraftfahrzeugen, Omnibusanhängern und Anhängern zur Beförderung gefährlicher Güter (§ 92), dürfen auch als einzige Bremsanlage eine Auflaufbremsanlage haben. Die Auflaufbremsanlage ist eine Bremsanlage, die nur wirkt, wenn sich der Anhänger dem Zugfahrzeug nähert.

Auflaufbremsanlagen müssen eine für die Bremsvorrichtungen geeignete Übertragungseinrichtung haben, durch die die vorgeschriebene Bremswirkung ohne das Einwirken von gefährlichen Deichselkräften auf das Zugfahrzeug erreicht werden kann. Landwirtschaftliche Anhänger, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden darf, dürfen auch bei einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3500 kg als einzige Bremsanlage eine Auflaufbremsanlage oder eine Bremsanlage haben, die unabhängig von der Betriebsbremsanlage zu betätigen ist.

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

(12 a) Bei Anhängern mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3500 kg, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden darf, muß mit der im Abs. 10 erster Satz angeführten Bremsanlage bei einer Störung der Übertragungseinrichtung, außer der Steuerleitung, eine entsprechende Anzahl von Rädern gebremst werden können; hierbei muß die Energieversorgung des von der Störung nicht betroffenen Teiles der Bremsanlage gewährleistet sein oder beim Stillstand des Fahrzeuges leicht hergestellt werden können.

(12 b) Bei Hilfskraftbremsanlagen und Fremdkraftbremsanlagen müssen die Einrichtungen zur Erzeugung, Speicherung und Übertragung der Energie ein rasches und erschöpfungssicheres Wirken der Bremsanlage gewährleisten. Druckluftbremsanlagen müssen Energiespeicher ausreichenden Fassungsraumes sowie Luftverdichter genügender Förderwirkung aufweisen. Energiespeicher mit mechanischen Speicherelementen (Federspeicherbremsanlagen) dürfen nicht für die Wirksamkeit der Betriebsbremsanlagen verwendet werden müssen.“

28 a. Im § 7 Abs. 1 hat der erste Satz zu lauten: „Kraftfahrzeuge und die mit ihnen gezogenen Anhänger außer Anhängeschlitten müssen mit Reifen oder Gleisketten versehen sein, die nach ihrer Bauart, ihren Abmessungen und ihrem Zustand auch bei den höchsten für das Fahrzeug zulässigen Achslasten und, außer bei als Schnee-

und Matschreifen oder als Schnee-, Matsch- und Eisreifen bestimmten Reifen, bei der Bauartgeschwindigkeit des Fahrzeuges verkehrs- und betriebssicher sind und durch die die Fahrbahn bei üblicher Benützung nicht in einem unzulässigen Ausmaß abgenützt werden kann.“

29. Im § 7 Abs. 1 letzter Satz ist an Stelle der Worte „, mit denen auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden kann,“ zu setzen „mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h“.

30. Im § 7 hat der Abs. 4 zu entfallen.

31. Im § 8 hat der Abs. 3 zu entfallen.

32. Im § 9 Abs. 1 erster Satz haben die Worte „der Klasse I (§ 90 Abs. 2)“ zu entfallen.

33. Im § 10 hat der Abs. 3 zu entfallen.

34. Im § 11 hat der Abs. 4 zu entfallen.

35. Im § 12 hat der Abs. 3 zu entfallen.

36. Im § 13 Abs. 2 erster Satz ist an Stelle der Worte „Zugmaschinen, die zur Verwendung im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes bestimmt sind und mit denen auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden kann.“ zu setzen „landwirtschaftliche Zugmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h.“

37. Im § 13 Abs. 3 erster Satz ist an Stelle von „(87 Abs. 3)“ zu setzen „(§ 2 Z. 25 a)“.

38. Im § 13 Abs. 4 entfällt der zweite Satz.

39. Im § 13 Abs. 5 ist an Stelle der Worte „Anhänger, die zur Verwendung im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes bestimmt sind und“ zu setzen „landwirtschaftliche Anhänger,“.

40. Im § 14 Abs. 1 vierter Satz ist an Stelle der Worte „, mit denen auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 40 km/h nicht überschritten werden kann,“ zu setzen „mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h“.

41. Im § 14 Abs. 1 hat der fünfte Satz zu entfallen.

42. Im § 14 Abs. 1 hat der siebente Satz zu entfallen.

43. Im § 14 Abs. 1 hat der letzte Satz zu entfallen.

44. Im § 14 Abs. 3 hat der zweite Satz zu lauten:

„Die Begrenzungsleuchten müssen symmetrisch zur Längsmittellebene des Fahrzeuges angebracht sein.“

57 der Beilagen

7

45. Im § 14 Abs. 3 letzter Satz haben der Beistrich nach dem Wort „Nebelscheinwerfer“ sowie die Worte „Breitstrahler oder Teilfernlichtscheinwerfer“ zu entfallen.

46. Im § 14 Abs. 4 hat der zweite Satz zu lauten:

„Die Schlußleuchten müssen symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeuges angebracht sein.“

47. Im § 14 Abs. 4 letzter Satz haben der Beistrich nach dem Wort „Nebelscheinwerfer“ sowie die Worte „Breitstrahler, Teilfernlichtscheinwerfer“ zu entfallen.

48. Im § 14 Abs. 5 ist am Ende des ersten Satzes vor dem Punkt einzufügen: „(rote Rückstrahler)“.

49. Im § 14 Abs. 5 hat der dritte Satz zu lauten:

„Die Rückstrahler müssen symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeuges angebracht sein.“

50. Im § 14 Abs. 5 hat der Anfang des vierten Satzes zu lauten:

„Kraftwagen, deren Länge 6 m übersteigt, müssen an beiden Längsseiten mit Rückstrahlern ausgerüstet sein, mit denen im Licht“

51. Im § 14 Abs. 5 vierter Satz ist am Ende des ersten Halbsatzes vor dem Strichpunkt einzufügen: „(gelbrote Rückstrahler)“.

52. Im § 14 Abs. 5 hat im vierten Satz der zweite Halbsatz zu entfallen.

53. Im § 14 Abs. 5 hat der letzte Satz zu entfallen.

54. In § 14 hat der Abs. 9 zu lauten:

„(9) Die in den Abs. 1 bis 7, § 18 und § 19 angeführten Scheinwerfer, Leuchten und Rückstrahler müssen mit dem Fahrzeug dauernd fest verbunden sein; dies gilt jedoch nicht für

- a) Scheinwerfer mit Vorrichtungen zum Ausfahren oder Abdecken,
- b) die im § 99 Abs. 2 angeführten Ersatzvorrichtungen und
- c) Scheinwerfer, Leuchten und Rückstrahler, die nur unter wesentlicher Beeinträchtigung der bestimmungsgemäßen Verwendung des Fahrzeuges an diesem angebracht werden können, wenn sie auf einem abnehmbaren starren Leuchenträger angebracht sind.“

55. Im § 15 Abs. 1 hat die lit. d zu lauten:

„d) Motorfahräder müssen nicht mit Begrenzungsleuchten ausgerüstet sein.“

56. Im § 16 Abs. 1 ist nach dem ersten Satz einzufügen:

„Diese Rückstrahler müssen auch dann mit dem Fahrzeug dauernd fest verbunden sein, wenn die

hinteren Leuchten auf einem Leuchenträger (§ 14 Abs. 9 lit. c) angebracht sind; werden sie durch den Leuchenträger verdeckt, so müssen auch auf diesem Rückstrahler angebracht sein.“

57. Im § 16 Abs. 2 hat der erste Satz zu lauten:

„Anhänger müssen vorne mit zwei nicht dreieckigen Rückstrahlern ausgerüstet sein, mit denen im Lichte eines Scheinwerfers weißes oder gelbes Licht rückgestrahlt werden kann (weiße Rückstrahler) und die so am äußersten Rand des Fahrzeuges angebracht sind, daß anderen Straßenbenützern dessen größte Breite erkennbar gemacht werden kann.“

58. Im § 16 Abs. 2 zweiter Satz hat der zweite Halbsatz zu entfallen.

59. Im § 16 Abs. 2 dritter Satz ist an Stelle der Worte „Anhänger erforderlich, die zur Verwendung im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes bestimmt sind und“ zu setzen „landwirtschaftliche Anhänger erforderlich.“

60. Im § 16 Abs. 2 vierter Satz ist an Stelle der Worte „5 m“ zu setzen „6 m“.

61. Im § 16 Abs. 2 ist im letzten Satz an Stelle von „§ 14 Abs. 1, 2 und 5“ zu setzen „§ 14 Abs. 1 und 5“.

62. Im § 16 hat der Abs. 3 zu entfallen.

63. Im § 17 Abs. 1 haben die lit. a und b zu lauten:

- „a) Warnleuchten mit gelbrotem Licht in einer für die Sichtbarkeit des mit ihnen ausgestrahlten Lichtes von allen Seiten erforderlichen Anzahl;
- b) bei Schneeräumfahrzeugen außer den im § 14 Abs. 1 angeführten Scheinwerfern weitere Scheinwerfer in einer auch bei vorgebautem Schneeräumgerät zur hinreichenden Beleuchtung der zu räumenden Fahrbahn erforderlichen Anzahl;“

64. Im § 17 ist im Abs. 2 anzufügen:

„Bei Verwendung von Anhängern für Streu- oder Schneeräumarbeiten können die im Abs. 1 lit. a und c angeführten Leuchten statt auf dem Anhänger auch auf dem Zugfahrzeug angebracht werden.“

65. Im § 17 hat der Abs. 3 zu entfallen.

65 a. Im § 18 Abs. 1 ist im zweiten Satz jeweils an Stelle des Wortes „Betriebsbremse“ zu setzen „Betriebsbremsanlage“.

65 b. Im § 18 Abs. 2 ist im ersten Satz an Stelle des Wortes „Bremse“ zu setzen „Bremsanlage“.

66. Im § 18 Abs. 2 lit. b ist an Stelle der Worte „, mit denen auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden kann,“

zu setzen „mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h.“

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

„c) Motorkarren mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht 3500 kg nicht überschreitet.“

68. Im § 18 Abs. 2 lit. e ist an Stelle der Worte „, mit denen auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden kann,“ zu setzen „mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h.“

69. Im § 18 Abs. 2 lit. f ist an Stelle der Worte „Anhängern, die zur Verwendung im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes bestimmt sind und“ zu setzen „landwirtschaftlichen Anhängern.“

70. Im § 18 hat der Abs. 3 zu lauten:

„(3) Die Bremsleuchten müssen bei mehrspurigen Fahrzeugen symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeuges angebracht sein.“

71. Im § 18 hat der Abs. 4 zu entfallen.

72. Im § 19 Abs. 2 hat der letzte Satz zu entfallen.

73. Im § 19 hat der Abs. 5 zu entfallen.

74. Im § 20 Abs. 1 hat die lit. b zu lauten:

„b) Freizeichen, Linienzeichen, Zielschilder und dergleichen, Parkleuchten sowie Leuchten oder Rückstrahler, mit denen rotes oder gelbrotes Licht aus- oder rückgestrahlt werden kann und mit denen die Lage einer geöffneten Fahrzeugtüre angezeigt werden kann, und Leuchten und Rückstrahler, deren Anbringen gemäß § 33 Abs. 1 nicht angezeigt werden muß;“

75. Im § 20 Abs. 1 hat die lit. c zu lauten:

„c) Nebelscheinwerfer, Suchscheinwerfer, Rückfahrscheinwerfer, Arbeitsscheinwerfer, Nebelschlußleuchten und Seitenleuchten;“

76. Im § 20 Abs. 1 lit. d am Ende ist an Stelle der Worte „Scheinwerfer und Leuchten mit blauem Licht oder blauem Drehlicht und Leuchten mit gelbrotem Drehlicht“ zu setzen „Scheinwerfer und Warnleuchten mit blauem Licht“.

77. Im § 20 Abs. 1 hat die lit. f zu lauten:

„f) Warnleuchten mit gelbrotem Licht.“

78. Im § 20 Abs. 2 haben im ersten Satz die Worte „und Breitstrahler“ und im dritten und vierten Satz jeweils die Worte „oder Breitstrahler“ zu entfallen.

79. Im § 20 Abs. 2 hat der zweite Satz zu lauten:

„Sie müssen, außer bei Motorrädern mit Beiwagen, symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeuges angebracht sein.“

80. Im § 20 Abs. 2 ist an Stelle des achten bis zehnten Satzes zu setzen:

„Sie dürfen nur hinten am Fahrzeug angebracht sein. Werden zwei Nebelschlußleuchten angebracht, so müssen sie symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeuges liegen; wird eine Nebelschlußleuchte angebracht, so muß sie links von dieser Ebene liegen. Das Anbringen von mehr als zwei Nebelschlußleuchten ist unzulässig. Der Lenker muß von seinem Platz aus erkennen können, daß die Nebelschlußleuchten eingeschaltet sind.“

81. Im § 20 Abs. 5 erster Satz ist an Stelle der Worte „Scheinwerfer und Leuchten mit blauem Licht oder blauem Drehlicht“ zu setzen „Scheinwerfer und Warnleuchten mit blauem Licht“.

82. Im § 20 Abs. 5 lit. e ist das Wort „praktische“ zu streichen.

83. Im § 20 hat der Abs. 6 zu entfallen.

84. Im § 20 Abs. 7 erster Satz ist an Stelle der Worte „Abs. 1 bis 6“ zu setzen „Abs. 1 bis 5“.

85. Im § 20 Abs. 7 hat der zweite Satz zu lauten:

„Nach vorne darf, außer mit fluoreszierenden Farben bei für Feuerwehren verwendeten Fahrzeugen, nie rotes Licht, nach hinten, außer bei Rückfahrscheinwerfern, rückstrahlenden Kennzeichentafeln und Zeichen für Platzkraftwagen (Taxi-Fahrzeuge), nie weißes oder gelbes Licht aus- oder rückgestrahlt werden können; dies gilt jedoch nicht für die Kenntlichmachung von Fahrzeugen des Straßendienstes, von Fahrzeugen, deren größte Länge oder größte Breite die im § 4 Abs. 6 Z. 2 und 3 festgesetzten Höchstgrenzen überschreitet, oder von über das Fahrzeug hinausragenden Ladungsteilen oder Geräten mit fluoreszierenden Farben oder rückstrahlendem Material.“

86. Im § 20 Abs. 7 hat der vorletzte Satz zu lauten:

„Leuchten mit Blinklicht sind ausschließlich bei Fahrtrichtungsanzeigern (§ 19) oder als Warnleuchten, Leuchten mit Drehlicht ausschließlich als Warnleuchten zulässig.“

87. Im § 20 hat der Abs. 8 zu lauten:

„(8) Das Anbringen von über die ganze Hinterseite oder über die ganze Seitenwand verlaufenden waagrechten Streifen aus rot fluoreszierendem oder rot rückstrahlendem Material von mehr als 100 mm Höhe an anderen als Fahrzeugen, die zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes bestimmt sind, ist unzulässig.“

88. Im § 21 letzter Satz ist an Stelle der Worte

„, mit denen auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden kann.“ zu setzen „mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h.“

89. Im § 22 Abs. 1 hat der erste Satz zu lauten: „Kraftfahrzeuge und unabhängig vom Zugfahrzeug zu lenkende Anhänger müssen mit einer Vorrichtung zum Abgeben von akustischen Warnzeichen ausgerüstet sein, die vom Lenker mit der Hand auch betätigt werden kann, wenn er die Lenkvorrichtung mit beiden Händen festhält; das Anbringen von weiteren solchen Vorrichtungen ist unbeschadet des Abs. 4, 5 und 6 unzulässig.“

90. Im § 22 hat der Abs. 3 zu entfallen.

91. Im § 22 Abs. 6 ist an Stelle der Worte „Scheinwerfer oder Leuchten mit blauem Licht oder blauem Drehlicht“ zu setzen „Scheinwerfer oder Warnleuchten mit blauem Licht“.

92. Im § 23 hat der Abs. 2 zu entfallen.

93. Im § 24 Abs. 1 ist an Stelle der Worte „, mit denen auf gerader, waagrechtter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 40 km/h überschritten werden kann,“ zu setzen „mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h“.

94. Im § 24 hat der Abs. 3 zu entfallen.

95. Im § 25 hat der Abs. 2 zu entfallen.

96. Im § 26 hat der Abs. 8 zu entfallen.

97. Nach § 26 wird als neuer § 26 a eingefügt:

„§ 26 a. Verordnungsermächtigung

(1) Durch Verordnung sind nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, festzusetzen

- a) die näheren Bestimmungen zu den in den §§ 4 bis 26 enthaltenen Vorschriften über die Bauart der Fahrzeuge sowie über die Bauart ihrer Teile, Ausrüstungs- und Ausstattungsgegenstände, deren Wirksamkeit und Anbringung am Fahrzeug,
- b) die näheren Bestimmungen über die Beschaffenheit von Sturzhelmen für Kraftfahrer (§ 5 Abs. 1),
- c) welche Teile und Ausrüstungsgegenstände für die Verkehrs- und Betriebssicherheit von besonderer Bedeutung sind und im Hinblick auf ihre Bauart und Wirkungsweise einer von der Prüfung des Fahrzeuges getrennten Prüfung unterzogen werden müssen (§ 5 Abs. 1),
- d) die näheren Bestimmungen über die Beschaffenheit der im § 89 Abs. 2 StVO angeführten Warneinrichtungen,
- e) wie Fahrzeuge wegen ihrer Bauart oder Ausrüstung besonders zu kennzeichnen sind.

(2) Durch Verordnung sind dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend die näheren Bestimmungen festzusetzen über

- a) die höchste zulässige Dichte des Rauches, der mit den einzelnen Arten von Kraftfahrzeugen verursacht werden darf, und die zur Verhinderung einer unzulässigen Dichte des Rauches erforderlichen Vorrichtungen (§ 4 Abs. 2),
- b) über die Zusammensetzung der Gase und Dämpfe, die mit den einzelnen Arten von Kraftfahrzeugen verursacht werden dürfen, und die zur Verhinderung einer gefährlichen Luftverunreinigung erforderlichen Vorrichtungen (§ 4 Abs. 2),
- c) den höchsten zulässigen Gehalt an Bleiverbindungen in Kraftstoffen (§ 11 Abs. 3),
- d) die Vorrichtungen zur Vermeidung von übermäßigem Lärm und die höchste zulässige Stärke des Betriebsgeräusches von Kraftfahrzeugen und Anhängern sowie über die Beschaffenheit der Vorrichtungen zur Dämpfung des Auspuffgeräusches insbesondere im Hinblick auf ihre gleichbleibende Wirkung und unter Bedachtnahme auf ihre Korrosionsbeständigkeit (§ 12 Abs. 1),
- e) die höchste zulässige Lautstärke der akustischen Warnzeichen (§ 22 Abs. 1).

(3) An Stelle der im Abs. 1 und 2 angeführten Verordnungsbestimmungen sind die Bestimmungen der Regelungen gemäß Art. 1 Abs. 2 des Übereinkommens über die Annahme einheitlicher Bedingungen für die Genehmigung der Ausrüstungsgegenstände und Teile von Kraftfahrzeugen und über die gegenseitige Anerkennung der Genehmigung, BGBl. Nr. 177/1971, die von Österreich angewendet werden, soweit sie die in Abs. 1 und 2 angeführten Eigenschaften betreffen, durch Verordnung für verbindlich zu erklären, sofern nicht Rücksichten auf die besonderen Verhältnisse in Österreich entgegenstehen.“

98. Im § 27 Abs. 1 ist am Ende anzufügen: „Bei serienmäßig erzeugten Fahrzeugen ist die Fahrgestellnummer vom Erzeuger festzusetzen. Für Fahrzeuge ohne Fahrgestellnummer ist eine solche im Verfahren über die Einzelgenehmigung oder im Verfahren gemäß § 96 Abs. 3 festzusetzen.“

99. Im § 28 Abs. 3 ist in der lit. a am Ende anzufügen: „bei Sattelzugfahrzeugen und Sattelanhängern auch die höchste zulässige Sattellast,“.

100. Im § 28 Abs. 3 sind am Ende der lit. d der Beistrich durch einen Punkt zu ersetzen und das folgende Wort „und“ sowie die lit. e zu streichen.

101. Im § 28 hat der Abs. 4 zu lauten:

„(4) Sattelzugfahrzeuge und Sattelanhänger dürfen nur gesondert genehmigt werden. Bei der

Genehmigung von Kraftfahrzeugen, die zum Ziehen von Anhängern bestimmt sind, ist vorzuschreiben, wie mit ihnen gezogene Anhänger beschaffen sein müssen; bei der Genehmigung von Anhängern ist vorzuschreiben, wie Zugfahrzeuge, mit denen sie gezogen werden, beschaffen sein müssen. Dieser Absatz ist auch auf Typen solcher Fahrzeuge anzuwenden.“

102. Im § 28 haben die Abs. 8 und 9 zu lauten:

„(8) Wenn eine nach früheren Vorschriften genehmigte Type oder ein genehmigtes einzelnes Fahrzeug oder Fahrgestell nicht oder nicht mehr den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entspricht und die Verkehrssicherheit dadurch gefährdet wird, hat die Behörde, die den Genehmigungsbescheid in letzter Instanz erlassen hat, festzustellen, daß der Genehmigungsbescheid oder die ihm gemäß ausgestellten Typenscheine nicht mehr als Nachweis gemäß § 37 Abs. 2 lit. a gelten, und das Genehmigungszeichen zu widerrufen. Der Widerruf eines Genehmigungszeichens ist im Amtsblatt zur Wiener Zeitung kundzumachen.

(9) Abs. 8 gilt sinngemäß, wenn Fahrzeuge oder Fahrgestelle als einer genehmigten Type zugehörig feilgeboten werden und dieser Type nicht entsprechen.“

103. Im § 29 Abs. 1 erster Satz hat der zweite Halbsatz zu lauten: „Fahrzeuge zur Beförderung gefährlicher Güter (§ 92) dürfen jedoch, wenn sie wegen der Gefährlichkeit und der Menge des zu befördernden Gutes entsprechend gebaut, ausgerüstet und ausgestattet sein müssen, nur gemäß §§ 31 oder 34 einzeln genehmigt werden.“

104. Im § 29 Abs. 1 ist an Stelle des dritten Satzes zu setzen:

„Für diese Fahrzeuge gilt die Genehmigung auch, wenn an ihnen genehmigungspflichtige Teile oder Ausrüstungsgegenstände gegen solche einer anderen gemäß § 35 Abs. 1 genehmigten Type oder einer im Ausland genehmigten Type, deren Genehmigung gemäß § 35 Abs. 4 anerkannt wurde, ausgetauscht wurden, die hinsichtlich ihrer Wirkung mindestens gleichwertig sind und die Fahreigenschaften oder andere Betriebseigenschaften des Fahrzeuges nicht wesentlich verändern. Dieser Absatz ist sinngemäß auch auf Fahrgestelle anzuwenden.“

105. Im § 29 Abs. 2 erster Satz ist an Stelle der Worte „das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie“ zu setzen „der Bundesminister für Verkehr“.

106. Im § 29 Abs. 2 hat der letzte Satz zu lauten:

„Der Bundesminister für Verkehr kann jedoch Anträge auf Typengenehmigung von besonderen Bevollmächtigten für einzelne Bereiche des Er-

zeugungsprogramms von Fahrzeugen oder Fahrgestellen jeweils desselben Erzeugers entgegennehmen, wenn glaubhaft gemacht wird, daß dies im Hinblick auf Instandsetzungs- oder Wartungsdienste, Handelsbräuche oder die Organisation der Unternehmung dringend erforderlich ist.“

107. Im § 29 Abs. 3 ist an Stelle der Worte „Das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie“ zu setzen „Der Bundesminister für Verkehr“.

108. Im § 29 Abs. 4 zweiter Satz ist an Stelle der Worte „Das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie“ zu setzen „Der Bundesminister für Verkehr“.

109. Im § 29 Abs. 7 ist am Ende anzufügen: „Wenn bei einzelnen Fahrzeugarten die wesentlichen technischen Merkmale, die für die Einreihung des Fahrzeuges in die im § 3 angeführten Ober- und Untergruppen oder für die Gewährung von Erleichterungen maßgebend sind, nur mit Hilfe besonderer, vom Erzeuger beizustellenden Unterlagen beurteilt oder nur durch gänzliche oder teilweise Zerlegung des Fahrzeuges erhoben werden können und dies bei einem einzelnen Fahrzeug zu einer Beeinträchtigung seiner bestimmungsgemäßen Verwendung oder seines wirtschaftlichen Wertes führen würde, ist durch Verordnung auszusprechen, daß serienmäßig erzeugte Fahrzeuge dieser Art unbeschadet des § 31 Abs. 1 lit. c nur als Type genehmigt und unter welchen Voraussetzungen Ausnahmen hievon gemacht werden dürfen.“

110. Im § 29 ist als neuer Abs. 8 anzufügen:

„(8) Der Erzeuger einer Type von Fahrzeugen mit einem gemäß § 35 Abs. 2 festgesetzten, einer internationalen Vereinbarung entsprechenden Genehmigungszeichen oder sein gemäß Abs. 2 Bevollmächtigter hat, wenn diese Type nicht mehr erzeugt wird, dies dem Bundesministerium für Verkehr anzuzeigen.“

111. Im § 30 Abs. 1 ist nach dem zweiten Satz einzufügen:

„Wurden bei der Genehmigung mehrere Ausführungen einer Type mit einem Bescheid genehmigt, so ist im Typenschein anzugeben, welcher dieser Ausführungen das Fahrzeug zugehört.“

112. Im § 30 Abs. 1 ist an Stelle des letzten Satzes zu setzen:

„Die Ausstellung eines Typenscheines für ein einer genehmigten Type angehörendes Fahrzeug oder Fahrgestell ist unzulässig, wenn die Type nicht mehr den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entspricht oder wenn Bedenken bestehen, daß das Fahrzeug mit dieser Type übereinstimmt.“

113. Im § 30 wird nach dem Abs. 1 als neuer Abs. 1 a eingefügt:

„(1 a) Die Weitergabe eines ausgestellten Typenscheines für ein einer genehmigten Type angehörendes Fahrzeug bei der Übertragung des rechtmäßigen Besitzers an dem Fahrzeug an den neuen rechtmäßigen Besitzer ist unzulässig, wenn das Fahrzeug mit dieser Type nicht mehr übereinstimmt, weil wesentliche technische Merkmale dieser Type am Fahrzeug verändert wurden; vor der Übertragung des rechtmäßigen Besitzers an einem solchen Fahrzeug ist der Typenschein der Behörde, die zuletzt einen Zulassungsschein für das Fahrzeug ausgestellt hat, abzuliefern.“

114. Im § 30 Abs. 2 erster Satz ist an Stelle der Worte „Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie“ zu setzen „Bundesminister für Verkehr“.

115. Im § 30 Abs. 3 letzter Satz ist an Stelle der Worte „für Handel, Gewerbe und Industrie“ zu setzen „für Verkehr“.

116. Im § 30 Abs. 6 erster Satz ist an Stelle der Worte „das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie“ zu setzen „der Bundesminister für Verkehr“.

117. Im § 31 Abs. 4 ist am Ende anzufügen:
„Bei Fahrzeugen, die bereits zugelassen waren, ist in dem Bescheid der Zeitpunkt der ersten Zulassung, auch wenn diese im Ausland erfolgte, festzuhalten.“

118. Im § 31 Abs. 5 erster Satz ist an Stelle der Worte „das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie“ zu setzen „der Bundesminister für Verkehr“.

119. Im § 32 Abs. 1 ist an Stelle der Worte „für Handel, Gewerbe und Industrie“ zu setzen „für Verkehr“.

120. Im § 32 Abs. 3 ist nach dem ersten Satz der Punkt durch einen Strichpunkt zu ersetzen und einzufügen: „dies gilt jedoch nicht, soweit sich die Änderungen nur auf den Austausch von Teilen oder Ausrüstungsgegenständen gemäß § 29 Abs. 1 dritter Satz beschränken.“

121. Im § 32 Abs. 3 letzter Satz ist an Stelle der Worte „Das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie“ zu setzen „Der Bundesminister für Verkehr“.

122. Im § 32 sind nach dem Abs. 4 als neue Abs. 5 und 6 anzufügen:

„(5) Sind Umstände gegeben, die die begründete Annahme rechtfertigen, daß Fahrzeuge oder Fahrgestelle, die als einer Type zugehörig feilgeboten werden, dieser Type nicht entsprechen, oder besteht auf Grund internationaler Vereinbarungen für Österreich die Verpflichtung hiezu, so hat der Bundesminister für Ver-

kehr von ihm zu bestimmende Fahrzeuge oder Fahrgestelle dieser Type zu überprüfen, ob diese Fahrzeuge oder Fahrgestelle mit der entsprechenden Type übereinstimmen. Die Bestimmungen des § 29 Abs. 3 und 4 sind sinngemäß anzuwenden. Die vom Bundesminister für Verkehr bestimmten Fahrzeuge oder Fahrgestelle sind diesem von dem das Fahrzeug oder Fahrgestell feilbietenden für die Dauer der Überprüfung ohne Anspruch auf Entschädigung für allfällige Wertminderung insbesondere auch durch Beschädigungen des Fahrzeuges oder Fahrgestelles zur Verfügung zu stellen. Der das Fahrzeug feilbietende und der zur Ausstellung des Typenscheines Verpflichtete (§ 30 Abs. 1) haben hiebei auf Verlangen der Behörde auf eigene Kosten die zur Überprüfung erforderlichen Nachweise und Unterlagen vorzulegen.

(6) Ergibt die Überprüfung, daß das Fahrzeug oder Fahrgestell mit der entsprechenden genehmigten Type nicht übereinstimmt, so hat die Behörde, die den Genehmigungsbescheid in letzter Instanz erlassen hat, festzustellen, daß der Genehmigungsbescheid oder die ihm gemäß ausgestellten Typenscheine nicht mehr als Nachweis gemäß § 37 Abs. 2 lit. a gelten, und das Genehmigungszeichen zu widerrufen; § 28 Abs. 8 letzter Satz gilt sinngemäß.“

123. Im § 33 hat der Abs. 5 zu lauten:

„(5) Für Änderungen an einem gemäß § 31 oder § 34 einzeln genehmigten Fahrzeug gelten Abs. 1 bis 4 und § 30 Abs. 1 vierter und fünfter Satz sinngemäß.“

124. Im § 34 Abs. 1 ist an Stelle der Worte „Das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie“ zu setzen „Der Bundesminister für Verkehr“.

125. Im § 34 Abs. 4 ist an Stelle der Worte „Das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie“ zu setzen „Der Bundesminister für Verkehr“.

126. Im § 35 Abs. 1 ist nach dem Wort „Kraftfahrer“ einzufügen: „oder von Warneinrichtungen“.

127. Im § 35 Abs. 2 haben im ersten Satz das Wort „besonderes“ und der vorletzte Satz zu entfallen.

128. Im § 35 Abs. 4 erster Satz ist an Stelle der Worte „für Handel, Gewerbe und Industrie“ zu setzen „für Verkehr“.

129. Im § 35 Abs. 4 erster Satz ist an Stelle der Worte „oder von Sturzhelmen für Kraftfahrer“ zu setzen: „ , von Sturzhelmen für Kraftfahrer oder von Warneinrichtungen“.

130. Im § 35 hat der Abs. 5 zu lauten:

„(5) Die ausländische Genehmigung und die Kennzeichnung einer Type von Teilen oder Aus-

rüstungsgegenständen von Kraftfahrzeugen oder Anhängern, von Sturzhelmen für Kraftfahrer oder von Warneinrichtungen gelten, wenn sie von Österreich auf Grund internationaler Vereinbarungen anzuerkennen sind, für die Dauer der Geltung der Genehmigung als einer inländischen Genehmigung und einem inländischen Genehmigungszeichen gleichgestellt. Wird festgestellt, daß diese Teile, Ausrüstungsgegenstände, Sturzhelme oder Warneinrichtungen nicht mit der ihrer Kennzeichnung entsprechenden im Ausland genehmigten Type übereinstimmen, so hat der Bundesminister für Verkehr hievon die auf Grund der internationalen Vereinbarung zuständige Behörde zu verständigen, wenn Österreich auf Grund dieser internationalen Vereinbarung hiezu verpflichtet ist.“

131. Im § 35 Abs. 6 erster Satz ist nach dem Wort „Anhängern“ einzufügen „, von Sturzhelmen für Kraftfahrer oder von Warneinrichtungen“,

132. Im § 35 ist nach dem Abs. 7 als neuer Abs. 8 einzufügen:

„(8) Sind Umstände gegeben, die die begründete Annahme rechtfertigen, daß feilgebotene oder verwendete Teile, Ausrüstungsgegenstände, Sturzhelme für Kraftfahrer oder Warneinrichtungen, deren Type gemäß Abs. 1 genehmigt oder im Ausland genehmigt wurde und die ausländische Genehmigung gemäß Abs. 4 anerkannt wurde, dieser Type nicht entsprechen, so hat der Bundesminister für Verkehr von ihm zu bestimmende Teile, Ausrüstungsgegenstände, Sturzhelme für Kraftfahrer oder Warneinrichtungen zu überprüfen, ob diese mit der entsprechenden Type übereinstimmen. Die vom Bundesminister für Verkehr bestimmten Teile, Ausrüstungsgegenstände, Sturzhelme oder Warneinrichtungen sind diesem vom Erzeuger, dessen Bevollmächtigten (§ 29 Abs. 2) oder dem Feilbietenden ohne Anspruch auf Entschädigung für eine allfällige Wertminderung insbesondere auch durch Beschädigung des Teiles, Ausrüstungsgegenstandes, Sturzhelmes oder der Warneinrichtung zur Verfügung zu stellen. Der Erzeuger, dessen Bevollmächtigter (§ 29 Abs. 2) oder der Feilbietende haben außerdem auf Verlangen der Behörde die erforderlichen Befunde, Gutachten oder sonstigen für die Überprüfung erforderlichen Nachweise und Unterlagen auf eigene Kosten vorzulegen.“

133. Im § 36 lit. e ist an Stelle der Worte „lit. a bis d“ zu setzen „lit. a bis g“.

134. Im § 37 Abs. 4 hat der erste Satz zu lauten:

„Wird bei einem Antrag auf Zulassung kein Nachweis gemäß Abs. 2 lit. a beigebracht und wurde auf Grund einer Typenprüfung (§ 29 Abs. 4) oder einer Einzelprüfung (§ 31 Abs. 2)

oder einer besonderen Überprüfung im Sinne des § 56 Abs. 1 festgestellt, daß das Fahrzeug oder dessen Type den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entspricht, so darf das Fahrzeug für die Dauer der auf diese Prüfung folgenden 18 Monate zugelassen werden; eine weitere Zulassung desselben Fahrzeuges auf Grund eines Antrags ohne Beibringung eines Nachweises gemäß Abs. 2 lit. a ist nur vor Ablauf dieser Frist und nur für die bis zu ihrem Ablauf verbleibende Zeit zulässig.“

135. Im § 38 Abs. 2 ist am Ende an Stelle der Worte „den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entspricht“ zu setzen „verkehrs- und betriebssicher ist.“

136. Im § 39 Abs. 1 ist am Ende anzufügen:
„Bei Fahrzeugen, an denen gemäß § 28 Abs. 6 Streu- oder Schneeräumgeräte angebracht werden dürfen und deren größte Breite nur bei angebrachtem Gerät die im § 4 Abs. 6 Z. 2 angeführte Höchstgrenze übersteigt, ist die Beschränkung der Zulassung auf bestimmte Straßenzüge bedingt für den Fall auszusprechen, daß das Streu- oder Schneeräumgerät angebracht ist.“

137. Der § 39 Abs. 2 hat zu lauten:

„(2) Bei Fahrzeugen, die nach dem Abs. 1 zugelassen sind, muß neben der vorderen und hinteren Kennzeichentafel, bei Kraftwagenzügen neben der vorderen Kennzeichentafel des Zugfahrzeuges und der hinten am letzten Anhänger angebrachten Kennzeichentafel je eine kreisrunde gelbe Tafel mit mindestens 20 cm Durchmesser, schwarzem Rand und dem lateinischen Buchstaben „R“ in dauernd gut lesbarer und unverwischbarer schwarzer Schrift vollständig und sichtbar angebracht sein. Wenn die Verwendung von Fahrzeugen, an denen gemäß § 28 Abs. 6 Streu- und Schneeräumgeräte angebracht werden dürfen, nicht der eingeschränkten Zulassung unterliegt, sind die Tafeln zu entfernen oder abzudecken.“

138. Nach § 39 ist als neuer § 39 a einzufügen:

„§ 39 a. Kennzeichnung von Fahrzeugen mit höherem Höchstgewicht

Kraftfahrzeuge und Anhänger, deren Höchstgewicht (§ 2 Z. 32 a) die im § 4 Abs. 7 für das höchste zulässige Gesamtgewicht angeführten Höchstgrenzen oder deren Achslasten bei im Rahmen des Höchstgewichtes zulässiger Belastung die im § 4 Abs. 8 angeführten Höchstgrenzen übersteigen, müssen, wenn sie nicht unter § 39 Abs. 1 fallen, gemäß § 39 Abs. 2 gekennzeichnet sein.“

139. Im § 40 Abs. 1 lit. a ist nach dem Wort „Zollwache,“ einzufügen „der Justizwache,“.

140. Im § 40 Abs. 4 ist an Stelle der Worte „das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie“ zu setzen „der Bundesminister für Verkehr“.

141. Im § 40 ist als neuer Abs. 6 anzufügen:

„(6) Die Anträge nach den Abs. 1, 2, 3 und 4 sind bei der Behörde schriftlich einzubringen. Der Antragsteller hat auf Verlangen der Behörde außerdem die für die einschlägigen Statistiken und Evidenzen erforderlichen Unterlagen in mehrfacher Ausfertigung zur Verfügung zu stellen.“

142. Im § 41 Abs. 1 erster Satz ist an Stelle der Worte „das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie“ zu setzen „den Bundesminister für Verkehr“.

143. Im § 41 Abs. 2 ist am Ende der lit. m der Punkt durch einen Beistrich zu ersetzen und als neue lit. n, o und p anzufügen:

- „n) bei Kraftfahrzeugen, die zum Ziehen von Anhängern bestimmt sind, die Beschaffenheit der Anhänger, die mit ihnen gezogen werden dürfen; bei Anhängern die Beschaffenheit der Zugfahrzeuge, mit denen sie gezogen werden dürfen (§ 28 Abs. 4), bei Sattelzugfahrzeugen und Sattelanhängern auch die höchste zulässige Sattellast,
- o) die Bauartgeschwindigkeit bei Fahrzeugen, für die auf Grund der Bauartgeschwindigkeit Erleichterungen gelten,
- p) die Verpflichtung, daß am Fahrzeug die im § 39 Abs. 2 angeführten Tafeln angebracht sein müssen.“

144. Im § 42 haben die Abs. 2 und 3 zu lauten:

„(2) Bei der Anzeige der Änderung der Motornummer im Typenschein oder Bescheid über die Einzelgenehmigung infolge Einbaues eines anderen Fahrzeugmotors im Ausland ist die Bestätigung eines Zollamtes vorzulegen, daß der Motor einem entsprechenden Zollverfahren unterzogen wurde; dieser Nachweis ist jedoch bei Fahrzeugen, die ihren dauernden Standort in einem österreichischen Zollausschlußgebiet haben, der Behörde erst vorzulegen, wenn der dauernde Standort in das Zollgebiet verlegt wurde.

(3) Die Behörde hat den Zulassungsbesitzer auf Antrag von der Verpflichtung nach § 33 zur Anzeige der Änderung der Motornummer infolge Einbaues eines anderen Fahrzeugmotors zu befreien, wenn er nachweist, daß er für das Fahrzeug zwei oder mehrere Fahrzeugmotoren derselben Type besitzt, die dazu bestimmt sind, im Zuge der Wartung des Fahrzeuges regelmäßig gegeneinander ausgetauscht zu werden. Die erteilte Befreiung ist auf dem Zulassungsschein zu vermerken.“

145. Im § 43 sind als neue Abs. 6 und 7 anzufügen:

„(6) Ist der Zulassungsbesitzer gestorben, so hat der zur Vertretung des Nachlasses Berufene die Behörde vom Tode des Zulassungsbesitzers zu verständigen.

(7) Ist der Zulassungsbesitzer eine juristische Person, eine Personengesellschaft des Handelsrechtes oder eine Genossenschaft, die aufgelöst oder beendet worden ist, so haben die Abwickler die Behörde von der Auflösung oder Beendigung zu verständigen.“

146. Im § 44 Abs. 2 ist am Ende der lit. e das Wort „oder“ durch einen Beistrich zu ersetzen und nach der lit. f als neue lit. g, h und i anzufügen:

- „g) der Zulassungsbesitzer den Verpflichtungen gemäß § 43 Abs. 4 lit. a bis c nicht nachkommt,
- h) der Zulassungsbesitzer gestorben ist oder
- i) der Zulassungsbesitzer eine juristische Person, eine Personengesellschaft des Handelsrechtes oder eine Genossenschaft ist, diese aufgelöst oder beendet worden ist.“

147. Im § 44 Abs. 5 ist am Ende anzufügen:

„Als Tag der Aufhebung der Zulassung gilt der Tag des Eintrittes der Vollstreckbarkeit des Aufhebungsbescheides (Abs. 3 und 4).“

148. Im § 46 Abs. 3 hat der erste Satz zu lauten:

„Überstellungsfahrten mit Fahrzeugen oder mit Kraftwagen und Anhängern, deren Abmessungen oder Gesamtgewichte oder Achslasten die im § 4 Abs. 6 bis 8 oder im § 104 Abs. 9 festgesetzten Höchstgrenzen überschreiten, sind nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes zulässig, in dessen örtlichem Wirkungsbereich die Überstellungsfahrten durchgeführt werden sollen.“

149. Im § 48 Abs. 1 lit. b ist nach dem Wort „Zollwache,“ einzufügen „der Justizwache,“.

150. Im § 48 Abs. 2 hat der erste Satz zu lauten:

„Bei der Zulassung zweier oder dreier Krafträder oder zweier oder dreier Kraftwagen desselben Antragstellers ist auf Antrag ein einziges Kennzeichen, ein Wechselkennzeichen, zuzuweisen.“

151. Im § 48 Abs. 4 fünfter Satz ist nach dem Wort „Zollwache,“ einzufügen „der Justizwache,“.

152. Im § 48 Abs. 4 fünfter Satz ist an Stelle der Worte „§ 54 Abs. 3 erster Satz“ zu setzen „§ 54 Abs. 3 und Abs. 3 a lit. a und b“.

153. Im § 49 Abs. 2 ist an Stelle der Worte „vom Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie“ zu setzen „vom Bundesminister für Verkehr“.

153 a. Im § 49 Abs. 4 hat der fünfte Satz zu lauten:

„Auf Kennzeichentafeln für vorübergehend zugelassene Fahrzeuge müssen auf einem roten Streifen am rechten Rand der Tafel in weißer Schrift die zwei letzten Ziffern der Jahreszahl des Kalenderjahres angegeben sein, in dem die Zulassung erlischt.“

154. Im § 49 Abs. 4 letzter Satz ist an Stelle der Worte „vom Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie“ zu setzen „vom Bundesminister für Verkehr“.

155. Im § 49 Abs. 5 erster Satz ist jeweils an Stelle der Worte „vom Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie“ zu setzen „vom Bundesminister für Verkehr“.

156. Im § 49 Abs. 5 zweiter Satz ist an Stelle der Worte „Das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie“ zu setzen „Der Bundesminister für Verkehr“.

157. Im § 49 Abs. 5 fünfter Satz ist an Stelle der Worte „für Handel, Gewerbe und Industrie“ zu setzen „für Verkehr“.

158. Im § 49 Abs. 7 erster Satz ist nach dem ersten Halbsatz einzufügen: „bei Fahrzeugen, bei denen die Kennzeichenleuchte auf einem Leuchenträger (§ 14 Abs. 9 lit. c) angebracht ist, ist die hintere Kennzeichentafel unbeschadet des Abs. 6 auf diesem anzubringen;“

159. Im § 55 Abs. 1 hat die lit. e zu entfallen.

160. Im § 55 Abs. 1 hat die lit. f zu lauten:

„f) Transportkarren mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 30 km/h;“

161. Im § 55 Abs. 1 hat die lit. g zu lauten:

„g) andere als landwirtschaftliche selbstfahrende Arbeitsmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 30 km/h;“

162. Im § 55 Abs. 2 erster Satz haben die Worte „und Zugmaschinen der Klasse III“ zu entfallen.

163. Im § 55 Abs. 2 ist vor dem letzten Satz einzufügen:

„Die Überprüfung kann auch jeweils innerhalb von drei Monaten vor oder nach dem sich aus diesem Absatz ergebenden Zeitpunkt vorgenommen werden.“

164. Im § 55 Abs. 4 hat die lit. a zu lauten:

„a) eines nicht unter lit. b oder d fallenden Kraftwagens 100 S,“

165. Im § 55 Abs. 4 hat die lit. b zu lauten:

„b) eines Lastkraftwagens, eines Sattelzugfahrzeuges, eines Gelenkkraftfahrzeuges, eines Spezialkraftwagens mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3500 kg,

eines Omnibusses oder einer Zugmaschine mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h 130 S,“

166. Im § 55 Abs. 4 lit. d ist an Stelle der Worte „der Klasse I oder II“ zu setzen „mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h“.

167. Im § 56 Abs. 1 hat der erste Satz zu lauten:

„Kraftfahrzeuge und Anhänger, bei denen insbesondere nach Verkehrsunfällen Bedenken bestehen, ob sie sich in verkehrs- und betriebssicherem Zustand befinden, oder mit denen mehr Lärm, Rauch oder übler Geruch verursacht wird, als bei ordnungsgemäßem Zustand und sachgemäßem Betrieb unvermeidbar ist, sind von der Behörde zu überprüfen, ob sie den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entsprechen; dies gilt für vorläufig zugelassene Fahrzeuge und Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen sinngemäß.“

168. Im § 56 Abs. 1 hat der letzte Satz zu entfallen.

169. Im § 56 Abs. 2 ist an Stelle der Worte „Das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie“ zu setzen „Der Bundesminister für Verkehr“.

170. Im § 57 Abs. 4 erster Satz ist nach dem Wort „Kraftfahrzeugen“ einzufügen „oder Anhängern“.

171. Im § 57 a Abs. 1 ist am Ende des zweiten Satzes der Punkt durch einen Beistrich zu ersetzen und anzufügen: „sowie den Zulassungsschein vorzulegen.“

172. Im § 57 a Abs. 1 sind am Ende der lit. d der Punkt durch einen Strichpunkt zu ersetzen und als neue lit. e, f und g anzufügen:

„e) Zugmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h;

f) landwirtschaftliche selbstfahrende Arbeitsmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 30 km/h;

g) Motorkarren mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h.“

173. Im § 57 a Abs. 2 erster Satz ist nach dem Wort „Kraftfahrzeugen“ einzufügen „oder Anhängern“.

174. 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 vornehmen zu lassen; die Begutachtung kann — ohne Wirkung für den Zeitpunkt der nächsten Begutachtung —

auch in der Zeit von drei Monaten vor dem vorgesehenen Zeitpunkt bis zum Ablauf des sechsten darauf folgenden Kalendermonates vorgenommen werden. Eine verspätet vorgenommene Begutachtung hat keine Wirkung für den Zeitpunkt der nächsten Begutachtung. § 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.“

175. Im § 57 a Abs. 4 erster Satz haben die Worte „von der Behörde ausgegeben“ zu entfallen.

175 a. Im § 57 a Abs. 6 erster Satz ist an Stelle der Worte „lit. a bis d“ zu setzen „lit. a bis g“.

176. Im § 57 a Abs. 6 hat der zweite Satz zu lauten:

„Eine solche Begutachtungsplakette ist dem Zulassungsbesitzer auf Verlangen von der Behörde oder einem gemäß Abs. 2 ermächtigten Verein oder Gewerbetreibenden auch ohne Überprüfung oder Begutachtung auszufolgen, wenn er nachweist, daß für das Fahrzeug gemäß Abs. 3 noch keine oder keine weitere wiederkehrende Begutachtung fällig geworden ist.“

177. Im § 57 a Abs. 7 erster Satz ist an Stelle der Worte „der Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie“ zu setzen „der Bundesminister für Verkehr“.

177 a. Im § 57 a Abs. 7 vorletzter Satz ist an Stelle der Worte „lit. a bis d“ zu setzen „lit. a bis g“.

178. Im § 57 a sind als neue Abs. 9 und 10 anzufügen:

„(9) Nicht zum Verkehr zugelassene, im Abs. 1 lit. a bis g angeführte Fahrzeuge können einem Verein oder Gewerbetreibenden zur wiederkehrenden Begutachtung vorgeführt werden, wenn zugleich mit der Vorführung des Fahrzeuges der Typenschein oder Bescheid über die Einzelgenehmigung vorgelegt wird. Entspricht ein solches Fahrzeug den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit, so hat der Verein oder Gewerbetreibende hierüber ein Gutachten auf den Begutachtungsformblatt (Abs. 4) auszustellen, auf welchem die Fahrgestellnummer, bei Kraftfahrzeugen auch die Motornummer festzuhalten ist. Die Ausfolgung der Begutachtungsplakette auf Grund einer solchen Begutachtung darf jedoch nur nach der Zulasung des Fahrzeuges zum Verkehr auf Antrag des Zulassungsbesitzers durch die Behörde erfolgen, wobei Abs. 6 sinngemäß anzuwenden ist.

(10) Das Österreichische Statistische Zentralamt hat laufend Erhebungen über wiederkehrende Begutachtungen durchzuführen. Der Verein oder Gewerbetreibende hat dem Österreichischen

Statistischen Zentralamt auf einem hierfür von diesem auszugebenden Erhebungsformblatt Auskunft über den Zustand des zur Begutachtung vorgeführten Fahrzeuges vor Behebung allenfalls festgestellter Mängel, auch für diejenigen begutachteten Fahrzeuge zu erteilen, die nicht den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit entsprechen. Der Verein oder Gewerbetreibende hat das ausgefüllte Erhebungsformblatt nach Maßgabe der vom Österreichischen Statistischen Zentralamt festgesetzten Termine diesem zu übersenden.“

179. Im § 62 Abs. 2 ist nach dem Wort „Sicherheitsdienstes“ einzufügen „oder der Straßenaufsicht“.

180. Der § 62 Abs. 7 hat zu lauten:

„(7) Der Bundesminister für Verkehr hat bestimmte Arten von Fahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen von der im Abs. 2 angeführten Verpflichtung zu befreien, wenn der Nachweis der Haftung für diese Fahrzeugarten durch eine allgemeine Erklärung eines im Abs. 1 angeführten Versicherers oder eines Verbandes solcher Versicherer erbracht ist.“

181. Im § 62 Abs. 8 ist nach dem Wort „Sicherheitsdienstes“ einzufügen „oder der Straßenaufsicht“.

182. Im § 64 Abs. 3 ist im zweiten Satz der Klammerausdruck zu streichen und am Ende des Abs. 3 anzufügen:

„Ortslinienverkehr ist der zugelassene Verkehr auf Linien, deren Anfangs- und Endpunkte innerhalb desselben Gemeindegebietes oder innerhalb aneinandergrenzender Gemeindegebiete liegen und Haltestellen zum Aus- und Einsteigen nur innerhalb dieser Gemeindegebiete bestehen; als Ortslinienverkehr gilt ferner der Verkehr auf Linien, die sich auch auf nicht unmittelbar aneinandergrenzende, benachbarte Gemeinden erstrecken, wenn diese zueinander im Verhältnis von Wohngemeinden zu Betriebsgemeinden stehen.“

183. Im § 64 Abs. 4 ist an Stelle der Worte „Fahrzeuge, die zur Verwendung im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes bestimmt sind,“ zu setzen „landwirtschaftliche Fahrzeuge,“.

184. Im § 65 Abs. 1 Z. 1 haben die Gruppen B, C und D zu lauten:

„Gruppe B: Kraftwagen mit nicht mehr als acht Plätzen für beförderte Personen außer dem Lenkerplatz und mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3500 kg, auch wenn mit ihnen ein leichter Anhänger (§ 2 Z. 2) oder, sofern die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte beider Fahrzeuge 3500 kg nicht übersteigt, ein Anhänger gezogen wird, dessen höchstes zulässiges Ge-

samtgewicht das Eigengewicht des Zugfahrzeuges nicht übersteigt;

Gruppe C: Kraftwagen mit nicht mehr als acht Plätzen für beförderte Personen außer dem Lenkerplatz und Sonderkraftfahrzeuge, auch wenn mit ihnen ein leichter Anhänger (§ 2 Z. 2) gezogen wird;

Gruppe D: Kraftwagen und Sonderkraftfahrzeuge, auch wenn mit ihnen ein leichter Anhänger (§ 2 Z. 2) gezogen wird;“

185. Im § 65 Abs. 1 Z. 2 hat die Gruppe F zu lauten:

„Gruppe F: Zugmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h und Motorkarren, auch wenn mit ihnen Anhänger gezogen werden, und selbstfahrende Arbeitsmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h oder landwirtschaftliche selbstfahrende Arbeitsmaschinen;“

186. Im § 65 hat der Abs. 4 zu entfallen.

187. Im § 65 Abs. 5 ist der erste Satz zu streichen.

188. Im § 65 Abs. 5 zweiter Satz ist an Stelle der Worte „und der höchsten mit ihm auf gerader, waagrechtter Fahrbahn bei Windstille erreichbaren Geschwindigkeit einer Zugmaschine der Klasse I oder II (§ 90 Abs. 2)“ zu setzen „und seiner Bauartgeschwindigkeit einer Zugmaschine mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h“.

189. Im § 65 Abs. 5 ist am Ende anzufügen: „Für die Anwendung des Abs. 1 gilt ein Gelenkraftfahrzeug als Kraftwagen.“

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

„(6) Das Lenken unbesetzter Kraftfahrzeuge der Gruppe D ist auch auf Grund einer Lenkerberechtigung für die Gruppe C und das Lenken 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.“

191. Im § 66 Abs. 2 haben die lit. a bis e zu lauten:

- „a) häufig in einem die Zurechnungsfähigkeit ausschließenden Rauschzustand eine strafbare Handlung begangen hat (§ 287 StGB und Art. VIII Abs. 1 lit. c EGVG. 1950),
- b) strafbare Handlungen gemäß den §§ 201, 203, 205, 206 und 207 StGB begangen hat,
- c) strafbare Handlungen gemäß den §§ 75, 76, 84 bis 87 StGB begangen hat,

d) strafbare Handlungen gemäß den §§ 102, 142 und 143 StGB begangen hat,

e) wiederholt in einem durch Alkohol im Sinne des § 5 Abs. 1 der StVO. 1960 beeinträchtigten Zustand ein Kraftfahrzeug gelenkt oder in Betrieb genommen hat oder in einem durch Alkohol im Sinne des § 5 Abs. 1 der StVO. 1960 beeinträchtigten Zustand ein Kraftfahrzeug gelenkt oder in Betrieb genommen und dabei einen Verkehrsunfall verschuldet hat,“

192. Im § 67 Abs. 1 ist am Ende anzufügen: „§ 40 Abs. 6 gilt sinngemäß.“

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

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

194. Im § 67 Abs. 4 hat der zweite Satz zu lauten:

„Bei der Erteilung einer Lenkerberechtigung an einen Antragsteller, dem eine Lenkerberechtigung entzogen wurde, kann die Behörde, sofern nicht die Erteilung einer Lenkerberechtigung für die Gruppe D beantragt wurde, von der Einholung eines ärztlichen Gutachtens oder eines Gutachtens über die fachliche Befähigung absehen, wenn das jeweils letzte Gutachten im Zeitpunkt der Entscheidung nicht älter als 18 Monate ist und wenn im Hinblick auf den Grund der Entziehung und vom Standpunkt der Verkehrssicherheit aus keine Bedenken bestehen; dies gilt sinngemäß bei der Erteilung einer Lenkerberechtigung an Personen, deren befristet erteilte Lenkerberechtigung für dieselbe Gruppe durch Zeitablauf erloschen ist.“

195. Im § 70 Abs. 1 ist am Ende anzufügen:

„Die Namen der Sachverständigen dürfen erst unmittelbar vor Beginn der Prüfung bekanntgegeben werden.“

196. Im § 72 hat der Abs. 1 zu lauten:

„(1) Personen, die eine vom Bundesministerium für Auswärtige Angelegenheiten ausgestellte gültige Legitimationskarte für Mitglieder des Diplomatischen Korps in Wien, für Mitglieder des Konsularkorps in Österreich, für Angestellte bei ausländischen diplomatischen oder konsularischen Vertretungsbehörden oder für Beamte internationaler Organisationen in Österreich besitzen, ist auf Antrag, unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 2 auf Grund eines gültigen Führerscheines des Entsendestaates — bei Beamten internationaler Organisationen ihres Heimatstaates — eine österreichische Lenkerberechtigung mit dem gleichen Berechtigungsumfang zu erteilen

und der entsprechende Führerschein auszustellen, wenn bei ihnen keine Bedenken hinsichtlich der Verkehrszuverlässigkeit (§ 66), der geistigen und körperlichen Eignung und der fachlichen Befähigung bestehen und wenn auf Grund der Vorschriften des Entsendestaates — bei Beamten internationaler Organisationen ihres Heimatstaates — bei der Erteilung einer Lenkerberechtigung auf Grund einer österreichischen Lenkerberechtigung von der Feststellung dieser Voraussetzungen abzusehen ist.“

197. Im § 79 Abs. 2 erster Satz ist an Stelle der Worte „Das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie“ zu setzen „Der Bundesminister für Verkehr“.

198. Im § 80 ist am Ende anzufügen:
„Das Führen des Unterscheidungszeichens eines anderen Staates ist unzulässig.“

199. Im § 81 Abs. 5 erster Satz ist an Stelle der Worte „Das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie“ zu setzen „Der Bundesminister für Verkehr“.

200. Im § 81 Abs. 5 zweiter Satz ist an Stelle der Worte „des Bundesministeriums für Handel, Gewerbe und Industrie“ zu setzen „des Bundesministers für Verkehr“.

201. Im § 82 Abs. 4 ist am Ende anzufügen:
„Das Führen des Unterscheidungszeichens eines anderen Staates ist unzulässig.“

202. Im § 82 Abs. 5 ist nach den Worten „§ 101 Abs. 1“ einzufügen „und Abs. 5“.

202 a. Im § 82 ist als neuer Abs. 7 anzufügen:

„(7) Das Einbringen in das Bundesgebiet von Fahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen, bei deren weiterer Verwendung im Inland die Verkehrssicherheit gefährdet wird, ist zu verhindern.“

203. Die Überschrift des § 87 hat zu lauten:

„Omnibusse und Omnibusanhänger“

204. Im § 87 Abs. 3 hat der erste Satz zu lauten:

„Auf Omnibusanhänger findet Abs. 1 sinngemäß Anwendung.“

205. Im § 87 hat der Abs. 4 zu entfallen.

206. Im § 87 hat der Abs. 5 zu lauten:

„(5) Durch Verordnung sind nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, unter Bedachtnahme auf die Anzahl der zu befördernden Personen die näheren Bestimmungen über die Beschaffenheit, Ausrüstung und Ausstattung der Omnibusse und Omnibusanhänger

und über die Führung eines Wagenbuches oder gleichwertiger Evidenzbehelfe für diese Fahrzeuge festzusetzen.“

207. Im § 88 Abs. 2 ist an Stelle des Wortes „Trennwände“ zu setzen „Trenneinrichtungen“.

208. Im § 90 haben die Abs. 1 bis 3 zu entfallen.

209. Im § 91 Abs. 1 ist an Stelle der Worte „der höchsten mit ihnen erreichbaren Geschwindigkeit“ zu setzen „der Bauartgeschwindigkeit“.

210. Im § 91 Abs. 1 sind die Worte „mit denen Straßen mit öffentlichen Verkehr im Rahmen ihrer bestimmungsgemäßen Verwendung nicht nur überquert oder nicht nur auf ganz kurze Strecken oder gemäß § 50 Z. 9 der StVO 1960 als Baustelle gekennzeichnete Strecken befahren werden (§ 1 Abs. 2 lit b),“ zu streichen.

211. Im § 91 Abs. 2 ist an Stelle der Worte „der höchsten mit ihnen erreichbaren Geschwindigkeit“ zu setzen „der Bauartgeschwindigkeit“.

212. Nach § 91 wird als neuer § 91 a eingefügt:
„§ 91 a. Kraftwagen und Anhänger zum Transport von Tieren

(1) Kraftwagen und Anhänger, die ausschließlich oder vorwiegend zum Transport von Tieren im Sinne des Europäischen Übereinkommens über den Schutz von Tieren beim internationalen Transport, BGBl. Nr. 597/1973, bestimmt sind, müssen, abgesehen von den sonst für diese Fahrzeuge in Betracht kommenden Bestimmungen, der Art, der Anzahl und der Größe der zu befördernden Tiere entsprechend gebaut, ausgerüstet und ausgestattet sein.

(2) Diese Fahrzeuge müssen entsprechend ausbruchssicher und so beschaffen sein, daß die Sicherheit der Tiere gewährleistet ist; sie müssen mit einem gleitsicheren Bodenbelag ausgerüstet sein und den Tieren einen wirksamen Schutz vor Witterungseinflüssen bieten. Bei Fahrzeugen mit geschlossenem Aufbau müssen Lüftungsöffnungen die notwendige Luftzufuhr ermöglichen. Trennwände müssen aus widerstandsfähigem Material bestehen. Werden vorwiegend und ausschließlich Großtiere transportiert, die anzubinden sind, müssen Anbindevorrichtungen vorhanden sein; gleitsichere Rampen für das Verladen und Abladen der Tiere sind mitzuführen.“

213. Im § 92 Abs. 1 haben im ersten Satz die Worte „ausschließlich oder vorwiegend“ zu entfallen.

214. Im § 92 hat der Abs. 3 zu lauten:

„(3) Kraftwagen und Anhänger, die zur Beförderung gefährlicher Güter bestimmt sind und die nicht unter Abs. 2 fallen, müssen den Vorschriften der Anlage B zum ADR. hinsichtlich

der Bauart, Ausrüstung und Ausstattung entsprechen. Durch Verordnung können nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit in sinngemäßer Anwendung des Abs. 2, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, weitere Bestimmungen für solche Kraftwagen und Anhänger erlassen werden, wenn die besonderen Verhältnisse in Österreich dies erfordern.“

215. Im § 92 Abs. 4 treten an Stelle der Worte „im Abs. 1“ die Worte „im Abs. 2 oder 3“.

216. Im § 93 sind die Worte „mit denen Straßen mit öffentlichem Verkehr im Rahmen ihrer bestimmungsgemäßen Verwendung nicht nur überquert oder nicht nur auf ganz kurze Strecken oder gemäß § 50 Z. 9 der StVO. 1960 als Baustelle gekennzeichnete Strecken befahren werden,“ zu streichen.

217. Die Überschrift zu § 96 hat zu lauten:

„§ 96. Kraftfahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h“

218. Im § 96 Abs. 1 ist an Stelle der Worte „, bei denen nach ihrer Bauart und Ausrüstung dauernd gewährleistet ist, daß mit ihnen auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 10 km/h nicht überschritten werden kann,“ zu setzen „mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h“.

219. Im § 96 Abs. 3 erster Satz ist an Stelle der Worte „mit diesen Fahrzeugen auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 10 km/h nicht überschritten werden kann“ zu setzen „diese Fahrzeuge eine Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h aufweisen“.

220. Im § 96 hat der Abs. 5 zu lauten:

„(5) Die Lenker im Abs. 1 angeführter Fahrzeuge haben auf Fahrten die in den Abs. 3 oder 4 angeführte Bescheinigung, bei zugelassenen Fahrzeugen den Zulassungsschein mitzuführen und den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht auf Verlangen zur Überprüfung auszuhändigen.“

221. Im § 97 hat der Abs. 2 zu lauten:

„(2) Für Heeresfahrzeuge, die durch Bewaffnung, Panzerung oder ihre sonstige Bauweise für die militärische Verwendung im Zusammenhang mit Kampfeinsätzen besonders gebaut oder ausgerüstet oder diesem Zweck gewidmet sind (§ 1 Abs. 2 lit. d), können durch Verordnung nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, mit Rücksicht auf die Eigenart solcher Fahrzeuge die Bedingungen festgesetzt werden, unter denen sie auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet werden dürfen.“

222. Im § 98 Abs. 1 erster Satz ist nach dem Wort „Anhängern,“ einzufügen „bei Verwendung von bestimmten Arten von Reifen,“.

223. Im § 99 Abs. 3 letzter Satz haben die Worte „oder Breitstrahler“ zu entfallen.

224. Im § 99 Abs. 5 haben in Z. I Z. 1 lit. c und d, Z. 2 lit. b und c und Z. II lit. b und c jeweils die Worte „oder Breitstrahler“ und im letzten Satz die Worte „und Breitstrahler“ zu entfallen.

225. Im § 99 hat der Abs. 6 zu lauten:

„(6) Suchscheinwerfer und Arbeitsscheinwerfer dürfen nur im Rahmen ihrer Zweckbestimmung verwendet werden und nur, wenn dadurch nicht andere Straßenbenützer geblendet werden. Mit Warnleuchten darf gelbrotes Licht nur ausgestrahlt werden bei Fahrzeugen

- a) im Fernmeldebau- und Fernmeldeerhaltungsdienst,
- b) im Eisenbahndienst öffentlicher Schienenbahnen,
- c) bei Heeresfahrzeugen im Fernsprechbau-dienst,
- d) bei Heeresfahrzeugen, mit denen Anhänger gezogen werden, deren größte Breite die im § 4 Abs. 6 Z. 2 angeführte Höchstgrenze oder deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht die im § 4 Abs. 7 angeführten Höchstgrenzen wesentlich übersteigt,
- e) mit denen Kraftfahrzeuge abgeschleppt werden,
- f) die im Bereich des Straßendienstes (§ 27 Abs. 1 StVO. 1960) verwendet werden,
- g) wenn dies in einem Bescheid gemäß § 39, § 45 Abs. 5, § 46 Abs. 3, § 82 Abs. 5, § 101 Abs. 5, § 104 Abs. 7 oder 9 als Auflage vorgeschrieben wurde,
- h) die zufolge einer Auflage eines in lit. g angeführten Bescheides zur Begleitung solcher Transporte verwendet werden,
- i) die im § 20 Abs. 1 lit. d und Abs. 5 angeführt sind,
- j) die im Eich- und Vermessungswesen oder die zur Pannenhilfe verwendet werden, jedoch nur während des Stillstehens des Fahrzeuges.

Das gleichzeitige Ausstrahlen von blauem Licht und von gelbrotem Licht mit Warnleuchten ist unzulässig.“

226. Im § 99 Abs. 8 ist an Stelle der Worte „Mit Scheinwerfern oder Leuchten mit blauem Licht oder blauem Drehlicht“ zu setzen „Mit Scheinwerfern oder Warnleuchten mit blauem Licht“.

227. Im § 101 hat der Abs. 3 zu entfallen.

57 der Beilagen

19

228. Im § 101 Abs. 7 erster Satz ist an Stelle der Worte „3 km“ zu setzen „10 km, bei Fahrzeugen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h 3 km.“

228 a. Im § 102 Abs. 1 ist der Punkt nach dem ersten Satz durch einen Strichpunkt zu ersetzen und einzufügen „die Überprüfung der Wirksamkeit der Vorrichtung zum Abgeben von akustischen Warnzeichen darf jedoch nur erfolgen, sofern nicht ein Verbot gemäß § 43 Abs. 2 lit. a StVO 1960 besteht.“

229. Im § 102 Abs. 1 ist am Ende der Punkt durch einen Strichpunkt zu ersetzen und anzufügen: „sie haben auf Verlangen der Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes diesen das Schaublatt des Fahrtschreibers auszuhändigen. Hierüber ist dem Lenker eine Bestätigung auszustellen. Auf Verlangen des Lenkers ist, wenn dieser das zum Öffnen des Fahrtschreibers erforderliche Gerät (Schlüssel) unter Verschluss mitgeführt hat, zutreffendenfalls in der Bestätigung festzuhalten, daß der Verschluss unverletzt war.“

230. Im § 102 hat die Einleitung des Abs. 5 zu lauten:

„(5) Der Lenker hat auf Fahrten mitzuführen und den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht auf Verlangen zur Überprüfung auszuhändigen“

231. Im § 102 Abs. 5 lit. e ist am Ende des ersten Klammerausdruckes einzufügen „und 9“.

232. Im § 102 Abs. 5 letzter Satz ist an Stelle der Worte „, mit denen auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 30 km/h nicht überschritten werden kann,“ zu setzen „mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h“.

233. Im § 102 hat der Abs. 10 zu lauten:

„(10) Der Lenker hat auf Fahrten Verbandzeug, das zur Wundversorgung geeignet und in einem widerstandsfähigen Behälter staubdicht verpackt und gegen Verschmutzung geschützt ist, sowie bei mehrspurigen Kraftfahrzeugen eine geeignete Warneinrichtung mitzuführen.“

234. Im § 102 ist als neuer Abs. 11 anzufügen:

„(11) Der Lenker hat auf Verlangen der Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht diesen, sofern dies zum Zweck der Überwachung der Einhaltung der kraftfahrrechtlichen Vorschriften auf Straßen mit öffentlichem Verkehr erforderlich ist, die Teile, Ausrüstungs- und Ausstattungsgegenstände des von ihm gelenkten Fahrzeuges und des mit diesem gezogenen Anhängers auf dem einfachsten Weg und ohne diese oder dritte Personen zu gefährden, zugänglich zu machen, insoweit ihm dies ohne Verwendung besonderer Werkzeuge und ohne besondere Fertigkeiten und Kenntnisse möglich und zumutbar ist.“

235. Im § 103 Abs. 1 zweiter Satz ist an Stelle der Worte „bereitgestellt ist“ einzufügen: „sowie bei mehrspurigen Kraftfahrzeugen eine Warneinrichtung bereitgestellt ist.“

236. Im § 103 hat der Abs. 2 zu lauten:

„(2) Der Zulassungsbesitzer darf das Lenken seines Kraftfahrzeuges oder die Verwendung seines Anhängers nur Personen überlassen, die die erforderliche Lenkerberechtigung besitzen. Er hat der Behörde auf Verlangen, unbeschadet des vierten Satzes, ohne unnötigen Verzug Auskunft darüber zu erteilen, wem er jeweils das Lenken seines Kraftfahrzeuges oder die Verwendung seines Anhängers überlassen hat, und entsprechende Aufzeichnungen zu führen, wenn er ohne diese die verlangte Auskunft nicht erteilen kann. Wurde mit dem Fahrzeug eine Übertretung von Verwaltungsvorschriften des Bundes von einem dem anzeigenden Organ unbekanntem Lenker begangen, so kann die Behörde, wenn die im § 47 VStG. 1950 angeführten sonstigen Voraussetzungen gegeben sind, ohne weiteres Verfahren die verwirkte Strafe durch Strafverfügung festsetzen und die Strafverfügung dem Zulassungsbesitzer zustellen. Die Zustellung der Strafverfügung an den Zulassungsbesitzer gilt auch als Zustellung der Aufforderung an diesen, binnen der Einspruchsfrist gemäß § 49 Abs. 1 VStG. 1950 Auskunft darüber zu erteilen, wem er im Zeitpunkt der Begehung der Übertretung das Lenken des Kraftfahrzeuges oder die Verwendung des Anhängers überlassen hat. Sie gilt als Verfolgungshandlung (§ 32 Abs. 2 VStG. 1950) auch gegen denjenigen, der im Zeitpunkt der Begehung der Übertretung das Kraftfahrzeug gelenkt oder den Anhänger verwendet hat. Die Strafverfügung gilt als nicht erlassen, wenn der Zulassungsbesitzer binnen der Einspruchsfrist gemäß § 49 Abs. 1 VStG. 1950 der Behörde mitteilt, wem er im Zeitpunkt der Begehung der angezeigten Verwaltungsübertretung das Lenken seines Kraftfahrzeuges oder die Verwendung seines Anhängers überlassen hat oder wann er diese Auskunft ohne unnötigen Verzug erteilen kann, oder wenn er mitteilt, daß er die Auskunft nicht erteilen kann. Gilt die Strafverfügung als erlassen, so gelten für sie, insbesondere auch hinsichtlich der Rechtsmittel, die Bestimmungen des VStG. 1950.“

237. Im § 104 Abs. 2 lit. a erster Satz zweiter Halbsatz ist an Stelle der Worte „Anhänger, die zur Verwendung im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes bestimmt sind und“ zu setzen „landwirtschaftliche Anhänger,“

238. Im § 104 Abs. 2 lit. b hat der zweite Halbsatz zu lauten: „dies gilt jedoch nicht für Anhänger, die selbstständig zum Stehen gebracht werden, wenn sie ohne den Willen des Lenkers nicht mehr durch die Anhängervorrichtung mit dem Zugfahrzeug verbunden sind, sowie für

landwirtschaftliche Anhänger, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden darf;“

239. Im § 104 Abs. 2 lit. d ist an Stelle der Worte „Anhängern mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 1500 kg, die zur Verwendung im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes bestimmt sind,“ zu setzen „landwirtschaftlichen Anhängern mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 1500 kg,“

240. Im § 104 Abs. 2 lit. e zweiter Satz ist an Stelle der Worte „Anhängern, die zur Verwendung im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes bestimmt sind und“ zu setzen „landwirtschaftliche Anhänger,“

241. Im § 104 Abs. 2 ist am Ende der lit. f der Punkt durch einen Strichpunkt zu ersetzen und als neue lit. g anzufügen:

„g) wenn Zugfahrzeug und Anhänger die gemäß § 28 Abs. 4 vorgeschriebene Beschaffenheit aufweisen.“

242. Im § 104 Abs. 5 erster Satz hat der zweite Halbsatz zu lauten: „hiebei gelten Abs. 2 lit. a erster Halbsatz, lit. c und lit. g sinngemäß.“

243. Im § 104 Abs. 5 lit. e ist am Ende anzufügen: „für das Ziehen von breiteren Anhängern gilt lit. d sinngemäß;“

244. Im § 104 Abs. 9 hat der erste Satz zu lauten:

„Bei Kraftwagen mit Anhängern darf die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte, bei Sattelkraftfahrzeugen abzüglich der größeren der höchsten zulässigen Sattellasten beider Fahrzeuge, wenn diese gleich sind, einer dieser Sattellasten, 38.000 kg nicht überschreiten.“

245. Im § 104 Abs. 9 hat der letzte Satz zu lauten:

„§ 39 Abs. 2 und § 40 Abs. 4 sind sinngemäß anzuwenden.“

246. Im § 105 Abs. 1 ist am Ende des ersten Satzes der Punkt durch einen Strichpunkt zu ersetzen und einzufügen: „als teilweise hochgehoben gilt ein abzuschleppendes Fahrzeug auch, wenn es auf eine Abschleppachse aufgesetzt ist.“

247. Im § 105 ist an den Abs. 4 anzufügen: „Wenn beim Abschleppen eines teilweise hochgehobenen Fahrzeuges dessen hintere Leuchten nicht wirksam oder nicht sichtbar sind und die hinteren Leuchten des Zugfahrzeuges für nachfolgende Lenker nicht sichtbar bleiben, müssen am abgeschleppten Fahrzeug für nachfolgende Lenker sichtbare Ersatzvorrichtungen (§ 99 Abs. 2) angebracht sein; für diese Ersatzvorrichtungen gelten die Bestimmungen für die hinteren Leuchten von Anhängern sinngemäß.“

248. Im § 106 Abs. 1 a hat die lit. b zu lauten:

„b) für landwirtschaftliche Zugmaschinen, Motorkarren und selbstfahrende Arbeitsmaschinen,“

249. Im § 106 hat der Abs. 5 zu lauten:

„(5) Die Behörde kann die Beförderung von mehr als acht Personen, abgesehen vom Lenker, mit Lastkraftwagen bewilligen, wenn dies vorwiegend im öffentlichen Interesse liegt, wie insbesondere bei einem Verkehrsnotstand. Diese Bewilligung ersetzt nicht die auf Grund gewerbe-rechtlicher Vorschriften erforderlichen Berechtigungen zur Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen. Die Bewilligung darf nur erteilt werden, wenn die Fahrzeuge so gebaut, ausgerüstet und ausgestattet sind, daß ihre Verkehrs- und Betriebssicherheit in dem für die Anzahl der zu befördernden Personen erforderlichen Ausmaß gewährleistet ist und wenn eine Versicherungsbestätigung gemäß § 61 Abs. 1 in zweifacher Ausfertigung vorgelegt wurde. Die Fahrzeuge müssen so beschaffen sein, daß Personen sicher ein- und aussteigen können. Sie müssen mit sicher angebrachten Sitzen, mit Vorrichtungen zum Überdecken der Ladefläche und mit ausreichenden, für nachfahrende Straßenbenützer nicht sichtbaren Leuchten zur Beleuchtung des Laderaumes ausgerüstet sein. Die Fahrzeuge müssen eine Verlangsameranlage (§ 6 Abs. 6) aufweisen; ihre Betriebsbremsanlage muß eine Zweikreisbremsanlage sein. Dieser Absatz gilt nicht für Heeresfahrzeuge.“

250. Im § 106 Abs. 8 erster Satz ist an Stelle der Worte „Anhängern, die zur Verwendung im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes oder für Möbeltransporte bestimmt sind,“ zu setzen „landwirtschaftlichen Anhängern, oder mit Anhängern, die für Möbeltransporte bestimmt sind,“

251. Im § 107 Abs. 1 ist an Stelle des Wortes „Leuchten“ zu setzen „Warnleuchten“.

252. Im § 108 Abs. 3 dritter Satz ist an Stelle der Worte „§ 65 Abs. 4 gilt sinngemäß“ zu setzen „§ 65 Abs. 1 gilt sinngemäß“.

252 a. Im § 109 Abs. 1 lit. e ist an Stelle der Worte „Ingenieurdiplom oder Doktorat der Fakultät für Maschinenwesen und Elektrotechnik einer österreichischen Technischen Hochschule“ zu setzen: „Diplom der Fakultät für Maschinenbau oder für Elektrotechnik einer österreichischen Technischen Universität“.

252 b. Im § 109 Abs. 1 lit. h haben die Worte „oder akademischen Grades“ zu entfallen.

253. Im § 109 Abs. 2 ist an Stelle der Worte „Das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie“ zu setzen „Der Bundesminister für Verkehr“.

254. Im § 114 Abs. 2 ist nach dem Wort „Sicherheitsdienstes“ einzufügen „oder der Straßenaufsicht“.

255. Im § 116 Abs. 2 erster Satz ist an Stelle der Worte „Das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie“ zu setzen „Der Bundesminister für Verkehr“.

256. Im § 118 Abs. 4 ist am Ende anzufügen:
„Wurde die theoretische Prüfung oder ihr schriftlicher oder mündlicher Teil bestanden, so darf die theoretische Prüfung oder der bereits bestandene Teil bei Wiederholungen innerhalb von sechs Monaten nicht mehr abgenommen werden.“

257. Im § 120 Abs. 3 ist nach dem Wort „Sicherheitsdienstes“ einzufügen „oder der Straßenaufsicht“.

258. Im § 121 Abs. 3 ist nach dem Wort „Sicherheitsdienstes“ einzufügen „oder der Straßenaufsicht“.

259. Im § 122 hat der Abs. 1 zu lauten:

„(1) Übungsfahrten zur unentgeltlichen, nicht gewerbsmäßig betriebenen Ausbildung eines Bewerbers um eine Lenkerberechtigung dürfen unbeschadet der Bestimmungen der §§ 120 und 121 nur mit Bewilligung der Behörde durchgeführt werden, in deren örtlichem Wirkungsbereich der Lehrende seinen ordentlichen Wohnsitz hat. Die Bewilligung darf nur erteilt werden, wenn der Bewerber das erforderliche Mindestalter erreicht hat oder in spätestens drei Monaten erreichen wird, wenn er verkehrszuverlässig (§ 66) ist und wenn er zum Lenken von Kraftfahrzeugen der Gruppe, für die die Bewilligung angestrebt wird, geistig und körperlich geeignet (§ 69) ist. Eine Bewilligung zur Vornahme von Übungsfahrten mit Kraftfahrzeugen der Gruppe A (§ 65) darf nicht erteilt werden.“

260. Im § 122 ist am Ende des Abs. 2 anzufügen:

„Die Bewilligung darf für denselben Bewerber um eine Lenkerberechtigung nur einmal und für nicht länger als ein Jahr erteilt werden; sie ist, soweit dies auf Grund der Erhebungen oder wegen der Art der vom Lernenden angestrebten Lenkerberechtigung nach den Erfordernissen der Verkehrssicherheit nötig ist, unter den entsprechenden Auflagen oder zeitlichen, örtlichen oder sachlichen Beschränkungen der Gültigkeit zu erteilen.“

261. Im § 122 Abs. 3 ist am Ende anzufügen:

„Das Kennzeichen und die Fahrgestellnummer des zur Vornahme der Übungsfahrten verwendeten Kraftfahrzeuges sind im Bewilligungsbescheid anzuführen.“

262. Im § 122 Abs. 4 ist nach dem Wort „Sicherheitsdienstes“ einzufügen „oder der Straßenaufsicht“.

263. Im § 122 Abs. 5 dritter Satz ist an Stelle der Worte „eine Hilfsbremse“ zu setzen „die Hilfsbremsanlage“.

264. Im § 122 ist nach dem Abs. 5 als neuer Abs. 6 anzufügen:

„(6) Die im Abs. 1 angeführte Bewilligung erlischt, wenn dem Lehrenden die Lenkerberechtigung für die Gruppe, in die das für die Übungsfahrt zu verwendende Fahrzeug fällt, entzogen (§ 73) oder vorübergehend entzogen (§ 74) wurde oder wenn sie durch Zeitablauf erloschen ist. Wurde dem Lehrenden die Lenkerberechtigung für eine andere Gruppe entzogen oder vorübergehend entzogen oder ist sie durch Zeitablauf erloschen, so ist ihm die Bewilligung zu entziehen, wenn auf Grund der für die Entziehung der Lenkerberechtigung maßgebenden Gründe anzunehmen ist, daß der Lehrende durch weitere Übungsfahrten die Verkehrssicherheit gefährden oder den Zweck der Übungsfahrten nicht mehr erreichen wird. Dies gilt sinngemäß auch, wenn eine oder mehrere dem Lehrenden erteilte Lenkerberechtigungen durch Auflagen oder zeitliche, örtliche oder sachliche Beschränkungen der Gültigkeit eingeschränkt wurden. Personen, denen eine Bewilligung gemäß Abs. 1 entzogen worden ist, darf eine neue Bewilligung erst erteilt werden, wenn die Gründe, die zur Entziehung der Bewilligung geführt haben, weggefallen sind. Die Bewilligung ist ferner zu entziehen, wenn

- a) die Voraussetzungen zu ihrer Erteilung nicht mehr gegeben sind,
- b) die bei ihrer Erteilung vorgeschriebenen Einschränkungen oder Auflagen nicht eingehalten werden,
- c) das für die Übungsfahrten verwendete Fahrzeug nicht verkehrs- und betriebssicher oder nicht gemäß Abs. 5 gekennzeichnet ist oder
- d) die Vorschriften über die Erteilung des praktischen Unterrichtes (Abs. 4) nicht eingehalten werden.

Eine Berufung gegen die Entziehung der Bewilligung hat keine aufschiebende Wirkung.“

265. Im § 123 hat der Abs. 1 zu lauten:

„(1) Für die in diesem Bundesgesetz vorgesehenen Amtshandlungen ist, sofern darin nichts anderes bestimmt ist, in erster Instanz die Bezirksverwaltungsbehörde, im örtlichen Wirkungsbereich einer Bundespolizeibehörde diese, in zweiter Instanz der Landeshauptmann und in den Angelegenheiten des VII. Abschnittes (Erteilung und Entziehung der Berechtigung zum Lenken von Kraftfahrzeugen) in dritter Instanz der Bundesminister für Verkehr zuständig.“

266. Im § 124 Abs. 1 erster Satz ist an Stelle der Worte „Das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie“ zu setzen „Der Bundesminister für Verkehr“.

267. Im § 124 Abs. 1 dritter Satz ist an Stelle der Worte „für Handel, Gewerbe und Industrie“ zu setzen „für Verkehr“.

268. Im § 124 Abs. 1 haben im vierten Satz die Worte „des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen,“ zu entfallen.

269. Im § 124 hat die Einleitung des Abs. 2 zu lauten:

„(2) Zu Sachverständigen gemäß Abs. 1 dürfen nur bestellt werden:“.

269 a. Im § 124 Abs. 2 Z. 1 lit. a ist an Stelle der Worte „Ingenieurdiplom oder Doktorat der Fakultät für Maschinenwesen und Elektrotechnik einer österreichischen Technischen Hochschule“ zu setzen: „Diplom der Fakultät für Maschinenbau oder für Elektrotechnik einer österreichischen Technischen Universität“.

269 b. Im § 124 Abs. 2 Z. 2 lit. b ist an Stelle der Worte „Ingenieurdiplom oder Doktorat der Fakultät für Maschinenwesen und Elektrotechnik einer österreichischen Technischen Hochschule“ zu setzen: „Diplom der Fakultät für Maschinenbau oder für Elektrotechnik einer österreichischen Technischen Universität“.

270. Im § 124 Abs. 3 ist an Stelle der Worte „Das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie“ zu setzen „Der Bundesminister für Verkehr“.

270 a. Im § 124 Abs. 3 haben die Worte „und akademischen Grade“ zu entfallen.

271. Im § 125 hat die Einleitung des Abs. 2 zu lauten:

„(2) Zu Sachverständigen gemäß Abs. 1 dürfen nur bestellt werden:“.

271 a. Im § 125 Abs. 2 Z. 1 lit. a ist an Stelle der Worte „Ingenieurdiplom oder Doktorat der Fakultät für Maschinenwesen und Elektrotechnik einer österreichischen Technischen Hochschule“ zu setzen: „Diplom der Fakultät für Maschinenbau oder für Elektrotechnik einer österreichischen Technischen Universität“.

271 b. Im § 125 Abs. 2 Z. 2 lit. b ist an Stelle der Worte „Ingenieurdiplom oder Doktorat der Fakultät für Maschinenwesen und Elektrotechnik

einer österreichischen Technischen Hochschule“ zu setzen: „Diplom der Fakultät für Maschinenbau oder für Elektrotechnik einer österreichischen Technischen Universität“.

271 c. Im § 125 Abs. 3 haben die Worte „, akademischen Grade“ zu entfallen.

272. Im § 125 Abs. 3 ist an Stelle der Worte „das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie“ zu setzen „der Bundesminister für Verkehr“.

272 a. Im § 126 Abs. 3 Z. 1 lit. a ist an Stelle der Worte „Ingenieurdiplom oder Doktorat der Fakultät für Maschinenwesen und Elektrotechnik einer österreichischen Technischen Hochschule“ zu setzen: „Diplom der Fakultät für Maschinenbau oder für Elektrotechnik einer österreichischen Technischen Universität“.

272 b. Im § 126 Abs. 3 Z. 2 lit. b ist an Stelle der Worte „Ingenieurdiplom oder Doktorat der Fakultät für Maschinenwesen und Elektrotechnik einer österreichischen Technischen Hochschule“ zu setzen: „Diplom der Fakultät für Maschinenbau oder für Elektrotechnik einer österreichischen Technischen Universität“.

272 c. Im § 126 Abs. 4 haben die Worte „, akademischen Grade“ zu entfallen.

273. Im § 126 Abs. 4 ist an Stelle der Worte „das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie“ zu setzen „der Bundesminister für Verkehr“.

273 a. Im § 127 Abs. 3 hat die lit. a zu lauten:

„a) Diplom der Fakultät für Maschinenbau oder für Elektrotechnik einer österreichischen Technischen Universität,“.

273 b. Im § 127 Abs. 4 haben die Worte „und akademischen Grade“ zu entfallen.

274. Im § 127 Abs. 4 ist an Stelle der Worte „das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie“ zu setzen „der Bundesminister für Verkehr“.

275. Im § 129 Abs. 1 ist an Stelle des Betrages „12.000 S“ zu setzen „20.000 S“.

276. Im § 130 Abs. 1 erster Satz ist an Stelle der Worte „Das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie“ zu setzen „Der Bundesminister für Verkehr“.

277. Im § 130 Abs. 3 zweiter Satz ist an Stelle der Worte „Das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie“ zu setzen „Der Bundesminister für Verkehr“.

278. Im § 130 Abs. 4 hat die lit. a zu lauten:

„a) der Bestellte wegen einer oder mehrerer gerichtlich strafbarer Handlungen zu einer Strafe von mehr als sechs Monaten oder wegen einer mit Bereicherungsvorsatz begangener gerichtlich strafbarer Handlung rechtskräftig verurteilt wurde,“

279. Im § 130 Abs. 6 erster Satz ist an Stelle der Worte „für Handel, Gewerbe und Industrie“ zu setzen „für Verkehr“.

280. Im § 131 Abs. 2 erster Satz ist an Stelle der Worte „dem Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie.“ zu setzen „dem Bundesminister für Verkehr.“

281. Im § 131 Abs. 2 zweiter Satz ist an Stelle der Worte „das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie“ zu setzen „den Bundesminister für Verkehr“.

282. Im § 131 Abs. 4 ist an Stelle der Worte „dem Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie“ zu setzen „dem Bundesminister für Verkehr“.

283. Im § 132 Abs. 2 lit. e ist an Stelle der Worte „Zugmaschinen, die zur Verwendung im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes bestimmt sind,“ zu setzen „landwirtschaftlichen Zugmaschinen“.

284. Im § 132 Abs. 2 lit. f ist an Stelle der Worte „bei Zugmaschinen und Anhängern, die zur Verwendung im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes bestimmt sind,“ zu setzen „bei landwirtschaftlichen Zugmaschinen und Anhängern“.

285. Im § 132 Abs. 2 hat die lit. h zu lauten:

„h) bei landwirtschaftlichen Zugmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h, des § 22 Abs. 2 über die Betätigung der Vorrichtung zum Abgeben von optischen Warnzeichen, wenn der Lenker die Lenkvorrichtung mit beiden Händen festhält, und“.

286. Im § 132 Abs. 4 hat der erste Satz zu lauten:

„Der Bundesminister für Verkehr kann die Bewilligung erteilen, daß im Abs. 1 angeführte Fahrzeuge sowie Fahrzeuge, die kraftfahrrechtlichen Vorschriften, die nach der Genehmigung der Fahrzeuge, nach der Genehmigung ihrer Type oder nach ihrer erstmaligen Zulassung in Kraft treten, nicht entsprechen, auch weiterhin oder innerhalb bestimmter Fristen in ihrem bisherigen Zustand auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet werden, wenn sie nur unter Anwendung wirtschaftlich nicht vertretbar hoher Kosten in einem den Vorschriften entsprechenden Zustand gebracht werden können und wenn die Verkehrs- und Betriebssicherheit hiedurch nicht gefährdet wird.“

287. Im § 132 Abs. 5 ist an Stelle der Worte „Das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie“ zu setzen „Der Bundesminister für Verkehr“.

288. Im § 132 hat der Abs. 7 zu lauten:

„(7) Bei der Erlassung von Verordnungen auf Grund dieses Bundesgesetzes können, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend und sofern keine Bedenken vom Standpunkt der Verkehrs- und Betriebssicherheit bestehen, Fahrzeuge oder Fahrgestelle von Fahrzeugen, die vor dem Inkrafttreten der Verordnung

- a) als Type oder einzeln genehmigt worden sind,
- b) erstmals zugelassen worden sind, erforderlichenfalls auch wenn die erste Zulassung im Ausland erfolgte,
- c) in das Bundesgebiet eingebracht worden sind oder
- d) im Zollgebiet aus Bestandteilen hergestellt wurden, die in das Bundesgebiet eingebracht worden sind,

von Bestimmungen der Verordnung überhaupt oder nur für bestimmte Übergangsfristen ausgenommen werden, wenn die Erfüllung dieser Bestimmungen mit einer beträchtlichen wirtschaftlichen Belastung verbunden wäre; das gleiche gilt sinngemäß auch für Typen von Teilen, Ausrüstungsgegenständen, Sturzhelmen für Kraftfahrer oder Warneinrichtungen, auch wenn sie vor dem Inkrafttreten der Verordnung nicht genehmigungspflichtig waren.“

289. Im § 132 ist am Ende als neuer Abs. 8 anzufügen:

„(8) Bei der Anwendung von Ausnahmebestimmungen, für die der Zeitpunkt der Genehmigung des Fahrzeuges oder seiner Type maßgebend ist, gelten Fahrzeuge, die nach der erstmaligen Genehmigung ein weiteres Mal oder weitere Male gemäß § 33 Abs. 2 oder 5 genehmigt worden sind, als zum Zeitpunkt der erstmaligen Genehmigung genehmigt; dies gilt jedoch nicht hinsichtlich der Ausnahmebestimmung für ein technisches Merkmal, dessen wesentliche Änderung Anlaß für eine weitere Genehmigung gemäß § 33 Abs. 2 oder 5 war.“

290. Im § 133 Abs. 2 ist am Ende anzufügen: „§ 40 Abs. 6 gilt sinngemäß.“

291. Im § 135 Abs. 2 lit. i haben die Worte „und Breitstrahlern“ zu entfallen.

292. Im § 135 Abs. 2 lit. k ist an Stelle der Worte „mit denen auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 10 km/h nicht überschritten werden kann“ zu setzen „mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h“.

293. Im § 136 Abs. 1 ist in der Einleitung an Stelle der Worte „für Handel, Gewerbe und Industrie“ zu setzen „für Verkehr“.

294. Im § 136 Abs. 1 lit. a sind die Worte „des § 14 Abs. 9, des § 20 Abs. 1 lit. f.“ zu streichen und an Stelle der Worte „des § 87 Abs. 1 und 4,“ ist zu setzen „des § 87 Abs. 1,“.

295. Im § 136 Abs. 1 lit. e haben die Worte „des § 4 Abs. 2 b und des § 11 Abs. 3 und 4 bezüglich der Auslegung des Begriffes „gesundheitsschädlich“, des § 64 Abs. 2 zweiter und dritter Satz, des § 69 und “ zu entfallen.

296. Im § 136 Abs. 1 hat die lit. i zu lauten:

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

297. Im § 136 Abs. 1 ist die lit. j zu streichen.

298. Im § 136 Abs. 1 lit. k ist am Ende der Punkt durch einen Strichpunkt zu ersetzen und als neue lit. l anzufügen:

„l) des § 4 Abs. 2 b, des § 11 Abs. 3 und des § 26 a Abs. 2 lit. c bezüglich der Auslegung des Begriffes „gesundheitsschädlich“, des § 64 Abs. 2 zweiter und dritter Satz und des § 69 mit dem Bundesminister für Gesundheit und Umweltschutz.“

299. Im § 136 Abs. 2 ist an Stelle der Worte „für Handel, Gewerbe und Industrie“ zu setzen „für Verkehr“.

300. Im § 136 Abs. 3 ist an Stelle der Worte „und für Handel, Gewerbe und Industrie“ zu setzen „und für Verkehr“.

Artikel II

(1) Besitzer von Lenkerberechtigungen der Gruppen B, C, D oder F, die vor Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes erteilt oder ausgetauscht wurden, gelten als zum Lenken der im Art. I Z. 184 und 185 (§ 65 Abs. 1 Z. 1 und 2) umschriebenen Fahrzeugarten berechtigt.

(2) Für die Anwendung des § 65 KFG 1967 gelten Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3500 kg, deren Type oder die einzeln vor dem Inkrafttreten des Art. I Z. 184 (§ 65 Abs. 1 Z. 1) genehmigt worden sind, als Kraftwagen der Gruppe B.

Artikel III

(1) Fahrzeuge, deren Type oder die einzeln vor dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes ge-

nehmigt 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; dies gilt jedoch nicht für Kraftfahrzeuge, die zur Beförderung von mehr als 1000 l gefährlicher entzündbarer Flüssigkeiten bestimmt sind.

(2) Wenn ihre Typen oder wenn sie einzeln vor dem 1. Juli 1979 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; dies gilt jedoch 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;
- e) Anhänger hinsichtlich des § 6 Abs. 7 c und Abs. 12 a;
- f) Anhänger hinsichtlich des § 6 Abs. 10 zweiter Satz zweiter Halbsatz; dies gilt jedoch für Tanksattelanhänger oder Sattelanhänger mit Aufsetztank, die dazu bestimmt sind, mit einem Sattelzugfahrzeug ein Sat-

telkraftfahrzeug 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.

(3) Kraftwagen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 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 zulässiges Gesamtgewicht 5000 kg übersteigt, sind, wenn ihre Type oder wenn sie einzeln vor dem 1. Oktober 1977 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 1976 entsprechen.

(5) 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.

Artikel IV

(1) Ist ein Sitzplatz eines Kraftfahrzeugs nach kraftfahrrechtlicher Anordnung mit einem Sicherheitsgurt ausgerüstet, so sind Lenker und beförderte Personen, die einen solchen Sitzplatz benutzen, je für sich zum bestimmungsgemäßen Gebrauch des Sicherheitsgurts verpflichtet. Die Verletzung dieser Pflicht begründet im Fall der Tötung oder Verletzung des Benützers durch einen Unfall ein Mitverschulden an diesen Folgen im Sinn des § 1304 ABGB. Das Mitverschulden ist soweit nicht gegeben, als der Geschädigte (sein Rechtsnachfolger) beweist, daß die Folge in dieser Schwere auch beim Gebrauch des Sicherheitsgurts 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 Sicherheitsgurts rechtfertigt,
3. bei Unmöglichkeit des bestimmungsgemäßen Gebrauches des Sicherheitsgurts wegen der Körpergröße oder schwerster körperlicher Beeinträchtigung des Benützers,

4. bei Einsatzfahrzeugen (§ 107 KFG 1967) und bei Fahrzeugen des öffentlichen Sicherheitsdienstes, die keine Einsatzfahrzeuge sind, wenn der Gebrauch des Sicherheitsgurts mit dem Zweck der Fahrt unvereinbar ist.

Artikel V

(1) An den im Art. I Z. 172 (§ 57 a Abs. 1 lit. e bis g) angeführten Fahrzeugen muß ab 1. Jänner 1978 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 1975 | des Jahres 1978 | des Jahres 1979 |
| im Jahre 1975 | des Jahres 1978 | des Jahres 1980 |
| im Jahre 1976 | des Jahres 1979 | des Jahres 1981 |
| im Jahre 1977 | des Jahres 1980 | des Jahres 1982 |

(5) Im Abs. 4 angeführte Fahrzeuge, die vor dem 1. Jänner 1978 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 1978 erfolgen.

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

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 1978 Art. I Z. 24 (§ 5 Abs. 1 letzter Satz) über das Feilbieten von Warn-einrichtungen,
- b) mit 1. Juli 1980 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 1979 Art. I Z. 28 (§ 6) über die Bremsen, unbeschadet der lit. d,
- d) mit 1. Oktober 1978 Art. I Z. 28 hinsicht-lich der Allradbremse (§ 6 Abs. 3 und Abs. 10 a) für Kraftwagen mit einer Bau-artgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h und nicht mehr als 50 km/h sowie für An-hänger, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden darf oder deren höchstes zulässiges Gesamt-gewicht 5000 kg übersteigt,
- e) mit 1. Juli 1978 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 Halb-satz), 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 1977 Art. I Z. 172 (§ 57 a Abs. 1 lit. e) hinsichtlich der Überprüfung von Zugmaschinen mit einer Bauartge-schwindigkeit 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 1977 Art. I Z. 161 und 172 (§ 55 Abs. 1 lit. g, § 57 a Abs. 1 lit. e bis g) hin-sichtlich der wiederkehrenden Begutach-tung von landwirtschaftlichen selbstfahren-den Arbeitsmaschinen und Motorkarren,
- h) mit 1. Jänner 1978 Art. I Z. 133 (§ 36 lit. e) hinsichtlich der Anbringung der Be-gutachtungsplakette,
- i) mit 1. Juli 1977 Art. I Z. 213 (§ 92 Abs. 1) über die Verwendungsbestimmung von Fahrzeugen zur Beförderung gefährlicher Güter und Z. 214 (§ 92 Abs. 3 ersten Satz) über die Anwendung der Bau-, Aus-rüstungs- und Ausstattungsvorschriften des ADR,
- j) mit 1. Jänner 1977 Art. I Z. 153 a (§ 49 Abs. 4 fünfter Satz) über die Kennzeichen-tafeln für vorübergehend zugelassene Fahr-zeuge.
- (3) Fahrzeuge der Justizwache, deren dauern-der Standort vor Inkrafttreten des Art. I Z. 139 (§ 40 Abs. 1 lit. a) nicht Wien war, sind bis zum 31. Dezember 1976 gemäß § 43 Abs. 4 lit. b ab-zumelden. Für Fahrzeuge der Justizwache ist bis zum 31. Dezember 1976 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.

Artikel VII

- (1) Mit der Vollziehung der Art. II, III, V und VI ist der Bundesminister für Verkehr betraut.
- (2) Mit der Vollziehung des Art. IV ist der Bundesminister für Justiz betraut.

Erläuterungen

Allgemeines

Der vorliegende Gesetzentwurf hat hauptsächlich formelle Änderungen zum Gegenstand. Neben dem auf Grund des Bundesministerien-gesetzes 1973 erfolgten Wechsel in der Zuständigkeit (nunmehr Bundesministerium für Verkehr statt Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie) wird der Definitionenkatalog erweitert, um für die Verwaltungspraxis brauchbare Kurzbezeichnungen für oftmals wiederkehrende, bisher nur in umständlichen Wendungen auszudrückende Begriffe einzuführen. Die materiellen Bestimmungen sind teilweise in der internationalen Fortentwicklung im Bereich der Technik und des Vorschriftenwesens begründet, andererseits sollen sie bei der Anwendung des Gesetzes aufgetretenen Unzukömmlichkeiten begegnen und Vereinfachungen einführen.

Die mit der 2. Kraftfahrzeuggesetz-Novelle getroffene Ausrüstungspflicht der Vordersitze von Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen und gewissen Lastkraftwagen mit Sicherheitsgurten soll durch die Statuierung der Benützungspflicht mit einer zivilrechtlichen Sanktion ergänzt werden. Zufolge des Zusammenhanges dieser Bestimmung mit dem Kraftfahrwesen soll sie nicht in das ABGB, sondern in dieses Bundesgesetz aufgenommen werden (siehe Art. IV).

Durch dieses Bundesgesetz erwachsen den Gebietskörperschaften im Prinzip keine finanziellen Mehrbelastungen. Zufolge der Erhöhung der Obergrenze für die Vergütungen für Sachverständige (§ 129 Abs. 1) wäre mit zusätzlichen Ausgaben von höchstens 8000 S pro Jahr und Sachverständigen zu rechnen, sofern nicht die betreffenden Tarifposten der Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung 1968 erhöht werden.

Zu Art. I:

Zu Z. 1:

Siehe zu § 2 Z. 37 a. — Mit der Schaffung von Fußgängerzonen ist der Einsatz von sogenannten „Citybussen“ beabsichtigt. Hierbei handelt es sich um Omnibusse, deren Besonderheit ist, daß sie eine nur mit einem besonderen Schlüssel betätigbare Einrichtung aufweisen, mittels der die Bauartgeschwindigkeit des Fahrzeuges

auf nicht mehr als 10 km/h herabgesetzt werden kann. Die Verwendung des Fahrzeuges ist so gedacht, daß es bei seinem Einsatz in der Fußgängerzone, also wenn es mit Fahrgästen besetzt ist, auf die Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h eingestellt sein muß, hingegen bei der Verwendung in unbesetztem Zustand (also ohne Fahrgäste) eine höhere Bauartgeschwindigkeit besitzen darf (also z. B. für die Fahrt in die Garage usw.). Auf Grund der Änderung kann das Fahrzeug bei einer Einstellung auf eine Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h ohne Lenkerberechtigung gelenkt werden.

Zu Z. 2:

Durch landesgesetzliche Regelung wird die Benützung von sogenannten Überschneefahrzeugen („Ski-doo“) weitgehend verboten, wobei für dringende Bedürfnisse (Ärzte, Versorgung von Schutzhütten usw.) die Verwendung solcher Fahrzeuge gestattet wird. Für diese Fahrzeuge, welche wegen ihrer Fortbewegung auf Raupenbändern Sonderkraftfahrzeuge gemäß § 2 Z. 23 sind, ist, wenn sie auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet werden, eine Lenkerberechtigung der Gruppe G (oder C) erforderlich. Da jedoch mit diesen Fahrzeugen „Straßen mit öffentlichem Verkehr nur überquert oder auf ganz kurzen Strecken befahren werden“, erscheint ihre Ausnahme von den Bestimmungen des II. bis XI. Abschnittes des KFG angezeigt.

Zu Z. 3:

Zahlreiche Lastkraftwagen des Bundesheeres, die durch Schenkung oder Gelegenheitskauf in dessen Bestand gelangt sind, entsprechen nicht den strengen Bauvorschriften des KFG. Diese Fahrzeuge müssen für den Fall des militärischen Einschreitens gemäß § 2 Abs. 1 lit. a und b WehrG 1955, BGBl. Nr. 181, als Reservebestand aufbewahrt werden, für den sie ihrer Bauart und Ausrüstung nach (besonders einfache Bremsanlagen, Beleuchtungseinrichtungen, Anhängervorrichtungen) in erster Linie bestimmt sind. Für solche Fahrzeuge, die — abgesehen von seltenen Überstellungsfahrten — unter normalen Umständen nicht im Verkehr verwendet werden, sollte

Genehmigung und Zulassung wie bisher bei gepanzerten Fahrzeugen dem Bundesministerium für Landesverteidigung überlassen sein, weil die derzeit notwendige Erteilung von Ausnahmegenehmigungen für solche Fahrzeuge eine Verwaltungsbelastung darstellt.

Zu Z. 4:

Siehe Bundesministeriengesetz 1973, BGBl. Nr. 389.

Zu Z. 5:

Die bisherige Definition der Zugmaschine als Kraftwagen, „der ... zum Ziehen von Anhängern bestimmt ist“, umfaßt neben den Traktoren auch die sogenannten Straßenzugmaschinen (wie sie etwa zum Ziehen von Theaterkulissenwagen verwendet werden). Bisher fand man mit der Klasseneinteilung der Zugmaschinen (Traktoren Klasse I und II, andere Zugmaschinen Klasse III) das Auslangen. Die neueste technische Entwicklung verwischt diese Abgrenzung, da Traktoren vielfach schon in die Klasse III fallen, weshalb auch die Klasseneinteilung aufgegeben werden soll (vgl. auch zu § 90). Ohne eine solche Abgrenzung träfe aber jede für Traktoren gedachte Sonderbestimmung automatisch auch die Straßenzugmaschinen, was vielfach nicht gerechtfertigt ist. Daher sollen diese Fahrzeuge nunmehr den Lastkraftwagen zugeordnet werden, von denen sie sich ohnehin bloß durch den kürzeren Radstand unterscheiden, während als Zugmaschinen nur mehr Fahrzeuge gelten sollen, die der Verwendung in erster Linie im Gelände angepaßt sind. Die Umschreibung der Verwendungsbereiche in beiden Definitionen wurde aus § 2 Abs. 1 Z. 1 StVO genommen.

Zu Z. 6:

In Anpassung an das Übereinkommen über den Straßenverkehr, unterzeichnet am 8. November 1968 in Wien („Wiener Übereinkommen“), sollte die — in sich widersprüchige — Definition des Sattelkraftfahrzeuges als ein Kraftwagen entfallen. Damit würden die bestehenden Vorschriften über die Lenkerberechtigung und die Verwendung von Sattelkraftfahrzeugen (§ 104) ohne besondere Erläuterung verständlich.

Zu Z. 7:

Zur Ausnützung der höheren Gewichtsgrenzen für Gelenkkraftfahrzeuge wurde versucht, Lastkraftwagen mit Knicklenkung als „Gelenkkraftfahrzeuge“ zu deklarieren. Die bisherige Beschränkung dieser Fahrzeugart auf die „Beförderung von Personen oder Gütern“ wurde, da sie mit der Gelenkbauweise in keinem Zusammenhang steht, nicht beibehalten.

Zu Z. 8:

Siehe zu § 2 Z. 37 a.

Zu Z. 9:

Siehe zu § 2 Z. 37 a.

Zu Z. 10:

Siehe zu § 2 Z. 37 a.

Zu Z. 11:

Die bisher in Z. 23 enthaltene Definition des Sonderkraftfahrzeuges umfaßt die Einteilung nach der Bauweise (nicht oder nicht ausschließlich auf Rädern laufend) und nach dem Verwendungszweck (nicht unter Z. 5 bis 21 fallend). Hiedurch waren die Sonderbestimmungen für Raupenfahrzeuge auch auf Fahrzeuge in normaler Kraftwagenbauweise anwendbar. Um dies zu vermeiden, wurde die bisherige Definition geteilt. Die nur durch ihren Verwendungszweck sondergearteten Kraftwagen werden nun in Z. 22 a umschrieben. Hier handelt es sich vor allem um Fahrzeuge, die weder selbstfahrende Arbeitsmaschinen sind noch Personen oder Güter, sondern Aufenthaltsräume befördern, wie bei selbstfahrenden Wohnwagen, „Bücher-“ und „Röntgenbussen“, Werkstättenwagen u. a. m.

Zu Z. 12:

Übernahme der Definition aus § 87 Abs. 3 in den § 2 aus systematischen Gründen.

Zu Z. 13:

Übernahme der Definition aus § 13 Abs. 4 in den § 2 aus systematischen Gründen.

Zu Z. 14:

Siehe zu § 2 Z. 13.

Zu Z. 15:

Im Hinblick auf die national verschiedenen hoch festgesetzten Grenzwerte für das höchste zulässige Gesamtgewicht ist in den Regelungen zum Übereinkommen über die Annahme einheitlicher Bedingungen für die Genehmigung der Ausrüstungsgegenstände und Teile von Kraftfahrzeugen und über die gegenseitige Anerkennung der Genehmigung, BGBl. Nr. 177/1971 (sogenanntes „Homologisierungsübereinkommen“), für Fahrzeugteile, auf deren Wirkung das Gesamtgewicht des Fahrzeuges Einfluß hat (z. B. Regelungen Nr. 13 und Nr. 15), das vom Erzeuger des Fahrzeuges anzugebende größte technisch verwirklichtbare Gesamtgewicht Grundlage der Genehmigung; in der internationalen Definition ist angeführt, daß dieses Gewicht größer sein kann, als das von der nationalen Behörde festgelegte „höchste zulässige Gesamtgewicht“. Da diese Regelungen notwendigerweise auch von

Osterreich angewendet werden müssen, ist eine entsprechende Ergänzung der Begriffsbestimmungen notwendig. Dies bringt den Vorteil mit sich, daß nunmehr endgültig das größte mögliche Gewicht des Fahrzeuges deklariert wird und nachträgliche Änderungsanträge von vornherein wegfallen.

Zu Z. 16:

Siehe zu § 28 Abs. 4. Zur Durchführung dieser Bestimmung ist eine klare Definition der Begriffe „Sattellast“ und „höchste zulässige Sattellast“ erforderlich.

Zu Z. 17:

Im Hinblick auf die häufige Verwendung der Begriffe „durch die Bauart und Ausrüstung eines Fahrzeuges dauernd gewährleistete Geschwindigkeit auf gerader, waagrechtter Fahrbahn bei Windstille“ und „zur Verwendung im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes bestimmt“ in den Kraftfahrvorschriften erscheint die Einführung entsprechender Kurzbezeichnungen geboten, um die Texte leichter lesbar zu machen. Für die Bezeichnung der Geschwindigkeit wurde die Übersetzung des international gebräuchlichen englischen Ausdruckes „design speed“ gewählt, weil dessen in der deutschen Fachsprache übliches Synonym „bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit“ nicht dem Erfordernis einer Kurzbezeichnung entspricht. — Siehe zu § 26 a. Durch die Aufhebung des § 8 Abs. 3 wurde es erforderlich, die dort enthaltene Definition des Wendekreises in den § 2 aufzunehmen.

Zu Z. 18:

Die Definition aus § 101 Abs. 3 wurde aus systematischen Gründen in den § 2 übernommen und übersichtlich gegliedert.

Zu Z. 19:

Aus systematischen Gründen waren hier auch „Mannschaftstransportfahrzeuge“ anzuführen. Der bestehende letzte Halbsatz erscheint jedoch im Hinblick auf § 2 Z. 23 entbehrlich.

Zu Z. 20:

Im Hinblick auf die Notwendigkeit der Erleichterung der Überprüfung der für die Verkehrs- und Betriebssicherheit maßgebenden Teile ist ergänzend zu fordern, daß diese Teile so angeordnet und ausgebildet sein müssen, daß ihr ordnungsgemäßer Zustand leicht überwacht werden kann. Solche Teile, die starkem Verschleiß unterliegen, müssen auch entsprechend ausgetauscht werden können.

Zu Z. 21:

Siehe zu § 90.

Zu Z. 22:

Im dichten Verkehr ist es wesentlich, daß ein fahrunfähig gewordenes Fahrzeug auch ohne Zuhilfenahme von besonderen Abschleppeinrichtungen (Abschleppachsen, Kranwagen) möglichst jederzeit abgeschleppt werden kann.

Um dies zu erleichtern und die beim unsachgemäßen Abschleppen bestehenden Gefahren einer Beschädigung hintanzuhalten, ist Vorsorge zu treffen, daß jedes für ein solches Abschleppen in Betracht kommende Fahrzeug bereits vom Erzeuger mit einer geeigneten Anschlußeinrichtung für das Abschleppseil oder die Abschleppstange versehen wird. Fahrzeuge, die nicht abgeschleppt werden können, wie z. B. solche mit automatischem Getriebe, sind von dieser Vorschrift hinsichtlich der vorderen Einrichtung befreit.

Für Kraftfahrzeuge zur Beförderung gefährlicher, entzündbarer Flüssigkeiten besteht in § 16 Abs. 5 Tankfahrzeugverordnung 1967 bereits eine solche Bestimmung.

Zu Z. 23:

Siehe zu § 26 a.

Zu Z. 24:

Die lit. a und b sind geltendes Recht, ebenso die lit. c im Zusammenhang mit § 35 Abs. 2. Die Verpflichtung der lit. d wird hauptsächlich den Hersteller bzw. den Großhändler (Importeur) treffen, der Detailhändler wird sich nur dann strafbar machen, wenn er wußte oder wissen mußte, daß der von ihm feilgebotene Teil nicht mit der genehmigten Type übereinstimmt.

Die Regelung Nr. 27 zum „Homologisierungsübereinkommen“ sieht die Genehmigung von Pannendreiecken bzw. deren Anerkennung vor. Österreich konnte bisher diese Regelung nicht anwenden, da die Pannennarntvorrichtungen lediglich in der StVO geregelt waren, das Genehmigungs- bzw. Anerkennungsverfahren aber nur nach dem KFG erfolgen kann. Da aber aus Kreisen der Wirtschaft wiederholt die Genehmigungspflicht für Pannendreiecke gefordert wurde, wäre dieser Sachbereich wie folgt zu regeln:

- a) Erklärung der Pannennarntdreiecke als genehmigungspflichtig (im § 2 KDV 1967),
- b) Erlassung von Bauvorschriften für alle Arten von Warneinrichtungen (gemäß § 26 a Abs. 1 lit. d analog zu §§ 2, 4 bis 12 Warneinrichtungsverordnung, BGBl. Nr. 286/1964) in der KDV 1967,
- c) Typengenehmigung gemäß § 35 KFG,
- d) Verpflichtung des Lenkers zum Mitführen einer Warneinrichtung im § 102 Abs. 10,
- e) Verpflichtung des Zulassungsbesitzers, eine Warneinrichtung bereitzustellen im § 103.

Die Verwendung der Warneinrichtung wird weiterhin der StVO unterstellt bleiben; vgl. § 89 Abs. 2 erster und zweiter Satz StVO und §§ 1, 3 und 13 Warneinrichtungsverordnung, § 89 Abs. 1 letzter Satz StVO sowie §§ 2, 4 bis 12 Warneinrichtungsverordnung werden gleichzeitig aufzuheben sein.

Zu Z. 25:

Siehe zu § 26 a.

Zu Z. 26:

Siehe zu § 5 Abs. 2.

Zu Z. 27:

Siehe zu § 26 a.

Zu Z. 28:

Die Änderung des § 6 erfolgt primär zur Anpassung der Rechtslage an die Regelung Nr. 13 auf Grund des „Homologisierungsübereinkommens“, wobei jedoch bereits bestehende strengere Bestimmungen beibehalten werden sollen. Auch wurde die Terminologie an die ONORM V 5006 angeglichen. Weiters werden gewisse Vorschriften aus der KDV in das Gesetz übernommen.

Zu Abs. 1: Die Vorschriften des letzten Satzes konnten bisher nur aus den allgemeinen Bauvorschriften des § 4 abgeleitet werden.

Zu Abs. 2: Siehe zu § 2 Z. 37 a und zu § 90.

Zu Abs. 3: Hier wurde aus redaktionellen Gründen eine teilweise Umstellung des Textes vorgenommen. Nur der 5. Satz ist neu; der 6. Satz entspricht dem Stand der Technik. Der 7. Satz wurde aus § 3 Abs. 2 erster Satz KDV übernommen; dieser tritt zufolge Art. III Abs. 2 Z. 5 der 6. KDV-Novelle für Kraftwagen mit einer Bauartgeschwindigkeit zwischen 25 und 50 km/h erst mit 1. Oktober 1977 in Kraft.

Zu Abs. 4: Diese Vorschriften waren im bisherigen Text des Abs. 4 und auch an anderen Stellen in allgemeiner Form enthalten. Materiell neu sind Z. 3 und 5.

Zu Abs. 5: Der 2. Satz entspricht dem Stand der Technik.

Zu Abs. 6: Auch Spezialkraftwagen mit einem Eigengewicht über 3500 kg müssen nunmehr eine Motorbremse aufweisen.

Zu Abs. 7: Diese Vorschrift wurde nunmehr auch auf Personenkraftwagen, auf Kombinationskraftwagen, auf Spezialkraftwagen mit einer Bauartgeschwindigkeit über 35 km/h sowie auf Lastkraftwagen bis 12.000 kg höchstes zulässiges Gesamtgewicht ausgedehnt.

Zu Abs. 7 a: Die lastabhängige Bremskraftregelung war bisher nur für Tanksattelkraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamt-

gewicht über 20.000 kg vorgeschrieben; vgl. § 16 Abs. 4 und § 33 Abs. 2 Tankfahrzeugverordnung 1967.

Zu Abs. 7 b und 7 c: Diese Bestimmungen sind neu. Abs. 7 b lit. a hingegen entspricht dem Stand der Technik.

(Abs. 8 wurde durch die 1. KFG-Novelle aufgehoben.)

Zu Abs. 9: Keine Änderung.

Zu Abs. 10: Teilweise Umstellung des Textes; die sinngemäße Anwendung des Abs. 7 a über die selbsttätig lastabhängige Bremskraftregelung ist neu, außer für die durch § 16 Abs. 4 und § 33 Abs. 2 Tankfahrzeugverordnung 1967 erfaßten Sattelanhänger. — Siehe auch zu § 2 Z. 37 b.

Zu Abs. 10 a: Übernahme des 2. Satzes aus § 3 Abs. 2 KDV, dessen Vorschrift der Allradbremse erst am 1. Oktober 1977 in Kraft tritt (siehe Art. III Abs. 2 Z. 5 der 6. KDV-Novelle).

Zu Abs. 11: Der zweite Satz entspricht dem Stand der Technik. — Siehe auch zu § 2 Z. 37 b.

Zu Abs. 12: Siehe zu § 2 Z. 37 b.

Zu Abs. 12 a: Gänzlich neu.

Zu Abs. 12 b: Die hier festgelegten Grundsätze werden in der KDV im Detail auszuführen sein.

Zur Streichung des Abs. 13 siehe zu § 26 a.

Zu Z. 28 a:

Grundsätzlich sollen alle Fahrzeuge mit Reifen ausgerüstet sein, die auch beim Erreichen der Bauartgeschwindigkeit des Fahrzeuges (unabhängig von allgemeinen Geschwindigkeitsbeschränkungen nach der StVO) verkehrs- und betriebs-sicher sind. Diese Regel kann aber hinsichtlich der Schnee- und Matschreifen, insbesondere wenn diese mit Spikes versehen sind, nicht eingehalten werden.

Zu Z. 29:

Siehe zu § 2 Z. 37 a.

Zu Z. 30:

Siehe zu § 26 a.

Zu Z. 31:

Siehe zu § 26 a.

Zu Z. 32:

Siehe zu § 90.

Zu Z. 33:

Siehe zu § 26 a.

Zu Z. 34:

Siehe zu § 26 a.

Zu Z. 35:

Siehe zu § 26 a.

Zu Z. 36:

Siehe zu § 2 Z. 37 a und 37 b.

Zu Z. 37:

Siehe zu § 2 Z. 25 a.

Zu Z. 38:

Siehe zu § 2 Z. 26 a.

Zu Z. 39:

Siehe zu § 2 Z. 37 b.

Zu Z. 40:

Siehe zu § 2 Z. 37 a.

Zu Z. 41:

Die sogenannten „Teilfernlichtscheinwerfer“ haben sich nicht bewährt und werden nicht mehr erzeugt.

Zu Z. 42:

Im Hinblick auf die vor der Vollendung stehende Regelung für die Anbringung von Beleuchtungs- und Signaleinrichtungen an Kraftwagen und Anhängern, welche zum Teil andere Maße als die im Kraftfahrgesetz festgelegten vorsehen wird, ergibt sich die Notwendigkeit, diese Bestimmungen aus dem Gesetzestext auszuscheiden, damit die Regelung gemäß § 26 a Abs. 3 angenommen werden kann, ohne daß das Kraftfahrgesetz novelliert werden muß.

Zu Z. 43:

Da die Begrenzungsleuchten gemäß § 14 Abs. 3 letzter Satz ohnehin gleichzeitig mit den Scheinwerfern Licht ausstrahlen müssen, ist die analoge Vorschrift im Abs. 1 überflüssig.

Zu Z. 44:

Siehe zu § 14 Abs. 1 siebenter Satz. — Übereinstimmung der Formulierung mit Abs. 4 und 5.

Zu Z. 45:

In den bezüglichen internationalen Bestimmungen (vgl. die Regelung Nr. 19 auf Grund des „Homologisierungsübereinkommens“) wird nicht mehr zwischen Nebelscheinwerfern und Breitstrahlern unterschieden; somit wäre dieser Ausdruck, da ihm keine gesonderte Bedeutung zukommt, aus den kraftfahrrechtlichen Vorschriften auszuschneiden. — Siehe auch zu § 14 Abs. 1 fünfter Satz.

Zu Z. 46:

Siehe zu § 14 Abs. 1 siebenter Satz.

Zu Z. 47:

Siehe zu § 14 Abs. 1 fünfter Satz und zu § 14 Abs. 3 letzter Satz.

Zu Z. 48:

Einführung einer Kurzbezeichnung zur besseren Lesbarkeit insbesondere der einschlägigen Bestimmungen der KDV.

Zu Z. 49:

Siehe zu § 14 Abs. 1 siebenter Satz.

Zu Z. 50:

Siehe zu § 14 Abs. 1 siebenter Satz. — Zufolge der neuen Regelung werden Kraftwagen und Anhänger mit mehr als 6 m Länge (bisher 8 m und 5 m) gelbrote Rückstrahler haben müssen; ihre Anzahl wird sich nach der Länge des Fahrzeuges richten.

Zu Z. 51:

Siehe zu § 14 Abs. 5 erster Satz.

Zu Z. 52:

Siehe zu § 14 Abs. 1 siebenter Satz.

Zu Z. 53:

Eine derartige Vorschrift besteht nur in Österreich. Dem Vorschlag, diese Ausrüstungsvorschrift in eine „Regelung“ aufzunehmen und sie damit international anzuwenden, wurde entgegengehalten, daß die Rückstrahler am Außenrand des Fahrzeugumrisses häufig nicht zuverlässig und unfallsicher angebracht werden können und weiter innen liegende Rückstrahler wegen der Spiegelungswirkung der Fahrzeugscheinwerfer entbehrlich sind. Daher wäre die Bestimmung über die Anbringung vorderer weißer Rückstrahler bei Omnibussen zu streichen.

Zu Z. 54:

Siehe zu § 26 a. — Allgemein gilt der Grundsatz der dauernd festen Anbringung der Beleuchtungs- und Signaleinrichtungen des § 14 an Kraftfahrzeugen, doch erfordert es die Praxis, daß insbesondere bei Anhängern in der Landwirtschaft, bei Straßenrollern, Arbeitsmaschinen, Abschleppachsen, Bootsanhängern, Fahrgestellen und dergleichen diese Einrichtungen an einem leicht abnehmbaren Leuchenträger befestigt sind, der als Ganzes an dem Fahrzeug leicht und schnell anbringbar und in gleicher Weise wieder abnehmbar ist, wobei die Lage und Einstellung der Einrichtungen durch ihre Fixierung am Leuchenträger im einzelnen Anwendungsfall keiner Korrektur bedarf. Diese Einrichtung hat sich bisher sehr bewährt; nunmehr wären die rechtlichen Grundlagen hierfür zu schaffen.

Zu Z. 55:

Richtigstellung der unklaren Formulierung des Gesetzestextes.

Zu Z. 56:

Siehe zu § 14 Abs. 9. Anhänger sollen auch bei abgenommenem Leuchenträger wenigstens mit Rückstrahlern versehen sein.

Zu Z. 57:

Siehe zu § 14 Abs. 5 erster Satz.

Zu Z. 58:

Siehe zu § 14 Abs. 1 siebenter Satz.

Zu Z. 59:

Siehe zu § 2 Z. 37 b.

Zu Z. 60:

Siehe zu § 14 Abs. 5 Anfang des vierten Satzes.

Zu Z. 61:

§ 14 Abs. 2 wurde bereits mit der Kraftfahrzeuggesetz-Novelle 1971 ersatzlos gestrichen.

Zu Z. 62:

Siehe zu § 26 a.

Zu Z. 63:

Die bisherige ziffernmäßige Beschränkung hat sich als zu eng erwiesen.

Zu Z. 64:

Vielfach ist die Anbringung der Warnleuchten und der zusätzlichen Schlussleuchten auf als Anhänger ausgebildeten Streugeräten nicht möglich oder wegen der geringen Sichtbarkeit nicht tunlich.

Zu Z. 65:

Siehe zu § 26 a.

Zu Z. 65 a:

Übereinstimmung der Formulierung mit § 6.

Zu Z. 65 b:

Übereinstimmung der Formulierung mit § 6.

Zu Z. 66:

Siehe zu § 2 Z. 37 a.

Zu Z. 67:

Siehe zu § 2 Z. 37 a.

Zu Z. 68:

Siehe zu § 2 Z. 37 a.

Zu Z. 69:

Siehe zu § 2 Z. 37 b.

Zu Z. 70:

Siehe zu § 14 Abs. 1 siebenter Satz und Abs. 3 zweiter Satz.

Zu Z. 71:

Siehe zu § 26 a.

Zu Z. 72:

Siehe zu § 14 Abs. 1 siebenter Satz.

Zu Z. 73:

Siehe zu § 26 a.

Zu Z. 74:

Leuchten und Rückstrahler, die schon jetzt nachträglich ohne Anzeige an Fahrzeugen angebracht werden dürfen (§ 22 a Abs. 1 Z. 2 lit. e bis j KDV 1967), müssen auch schon bei der Genehmigung des Fahrzeuges angebracht sein dürfen. Es entspricht weder der Praxis noch wäre es verwaltungsökonomisch vertretbar, wenn für Leuchten oder Rückstrahler, mit denen die Lage der geöffneten Tür angezeigt wird, eine gesonderte Bewilligung nach § 20 Abs. 4 erforderlich wäre.

Zu Z. 75:

Siehe zu § 14 Abs. 1 fünfter Satz und § 14 Abs. 3 letzter Satz. — Auch für die Anbringung von Arbeitsscheinwerfern soll eine besondere Bewilligung nicht mehr erforderlich sein. In vermehrter Zahl weisen Fahrzeuge aus Übersee Leuchten auf, mit denen seitlich vorne gelbrotes und hinten rotes Licht ausgestrahlt werden kann; diese Leuchten sind meist mit den Begrenzungsleuchten und Schlussleuchten kombiniert. Ihre Einführung auch in den europäischen Staaten ist auf Grund der bei § 14 Abs. 1 siebenter Satz angeführten Regelung zu erwarten. Auf eine besondere Bewilligung für diese Leuchten gemäß Abs. 4 kann verzichtet werden.

Zu Z. 76:

Siehe zu § 20 Abs. 1 lit. f und § 20 Abs. 7 vorletzter Satz.

Zu Z. 77:

Siehe zu § 20 Abs. 7 vorletzter Satz. — Die vielfältigen Notwendigkeiten, für die die Verwendung von Leuchten mit gelbrotem Drehlicht vorgesehen ist (vgl. § 20 Abs. 1 lit. d und f, Abs. 6, ferner bei Transporten von unteilbaren Gütern und bei Überstellungsfahrten mit sperrigen und besonders schweren Fahrzeugen, mit denen besondere Geschwindigkeitsbegrenzungen eingehalten werden müssen) sowie der Umstand, daß die Fahrzeuge, für die gelbrotes Drehlicht erforderlich wäre, nicht immer vorwiegend für die diese Ausrüstung erfordernde Verwendung

57 der Beilagen

33

bestimmt sind, lassen es angezeigt erscheinen, die Anbringung solcher Leuchten freizugeben. Hingegen wird ihre Verwendung, welche weder den Vorrang noch andere Vorrechte verleiht, sondern nur die anderen Straßenbenützer auf die besondere Verkehrssituation aufmerksam machen soll, in der sich das betreffende Fahrzeug befindet, in besonderer Weise zu regeln sein (vgl. zu § 99 Abs. 6).

Zu Z. 78:

Siehe zu § 14 Abs. 3.

Zu Z. 79:

Siehe zu § 14 Abs. 1 siebenter Satz und Abs. 3 2. Satz.

Zu Z. 80:

Siehe zu § 14 Abs. 1 siebenter Satz. Auf Grund einer in Vorbereitung stehenden Regelung auf Grund des „Homologisierungsübereinkommens“ sollen an Kraftwagen auch zwei Nebelschlussleuchten zulässig sein.

Zu Z. 81:

Siehe zu § 20 Abs. 7 vorletzter Satz.

Zu Z. 82:

Die hier für die praktischen Ärzte eröffnete Möglichkeit soll auch auf Fachärzte ausgedehnt werden können.

Zu Z. 83:

Siehe zu § 20 Abs. 1 lit. f.

Zu Z. 84:

Siehe zu § 20 Abs. 1 lit. f.

Zu Z. 85:

Einer von seiten des Bundesfeuerwehrverbandes erhobenen Forderung nach Kennzeichnung der Fahrzeuge mit fluoreszierender roter Farbe war zu entsprechen. — Fluoreszierende oder rückstrahlende Anstriche, abwechselnd weiße und rote Streifen, sollen für Fahrzeuge des Straßendienstes, für überlange und überbreite Fahrzeuge und über das Fahrzeug hinausragende Ladungsteile und Geräte (z. B. Kranarm) zulässig sein.

Zu Z. 86:

Zufolge der zu § 14 Abs. 1 siebenter Satz angeführten Regelung werden in Zukunft an Stelle der Drehleuchten auch Leuchten verwendet werden können, die allseits sichtbares Blinklicht aussenden. Diese beiden Arten von Leuchten sollen unter dem neu eingeführten Oberbegriff „Warnleuchten“ zusammengefaßt werden.

Zu Z. 87:

Siehe zu § 26 a. — Für Fahrzeuge des öffentlichen Sicherheitsdienstes besteht die Absicht, sie durch einen rot rückstrahlenden und fluoreszierenden waagrechten (parallel zur Fahrbahn verlaufenden) Streifen zu kennzeichnen. Daher muß eine solche oder ähnliche Kennzeichnung anderer Fahrzeuge ausgeschlossen werden.

Zu Z. 88:

Siehe zu § 2 Z. 37 a.

Zu Z. 89:

Die bisherige Formulierung ließ die Anbringung mehrerer Hupen zu. Um dem Mißbrauch des Anbringens von zusätzlichen Warnvorrichtungen, meist von Melodiehörnern, zu begegnen, wäre ihre zulässige Anzahl auf eine zu beschränken.

Zu Z. 90:

Siehe zu § 26 a.

Zu Z. 91:

Siehe zu § 20 Abs. 7 vorletzter Satz.

Zu Z. 92:

Siehe zu § 26 a.

Zu Z. 93:

Siehe zu § 2 Z. 37 a.

Zu Z. 94:

Siehe zu § 26 a.

Zu Z. 95:

Siehe zu § 26 a.

Zu Z. 96:

Siehe zu § 26 a.

Zu Z. 97:

Die Regelungen zum sogenannten Homologisierungsübereinkommen, BGBl. Nr. 177/1971, bestimmen nach dem Stand der Technik die nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit notwendigen Merkmale und Wirkungen der einzelnen Teile oder Ausrüstungsgegenstände.

Deshalb und wegen der kontinuierlichen Vergrößerung der Anzahl der Regelungen und ihrer Verfeinerung sollte der materielle Inhalt der Regelungen als österreichische Bauvorschrift in Kraft gesetzt werden können, ohne ihn erst als Novelle zur KDV 1967 formulieren zu müssen, dadurch können die Vorschriften ohne umfangreiche legislative Maßnahmen rasch dem jeweiligen Stand der Technik angepaßt werden. Da die

Regelungen im Bundesgesetzblatt kundgemacht werden müssen (vgl. Regelungen 1 bis 8, 19 und 20 im BGBl. Nr. 176/1972), wäre danach zu trachten, nach Möglichkeit durch eine einfache Bezugnahme auf diese Veröffentlichung in einer Verordnungsnovelle den Inhalt der Regelung auch für den innerstaatlichen Bereich verbindlich zu erklären. Dabei wäre zu beachten, daß Regelungen fallweise abgeändert werden und es unter Umständen geboten erscheint, zwar eine Regelung anzuwenden, jedoch hinsichtlich einzelner in der Regelung enthaltener Bestimmungen für den nationalen Bereich zusätzliche, gegebenenfalls strengere Vorschriften zu erlassen (vgl. z. B. in der Regelung 13 die Motorbremse für Omnibusse in allen Fällen).

Derzeit liegen Regelungen zu folgenden Bereichen vor: Türscharniere und -schlösser, Lenkvorrichtung, Sitze, Innenraum, äußere Fahrzeugteile, Schutz der Insassen bei Aufprall, Sicherung gegen Diebstahl, Rückblickspiegel, Anordnung der Pedale; die Regelungen sollten möglichst bald auch von Österreich angenommen werden. Vor der Fertigstellung stehen Regelungen auf folgenden Gebieten: Sicht vom Lenkerplatz, Feuersicherheit, Anbringung der Beleuchtungs- und Signaleinrichtungen an den Fahrzeugen.

Den angeführten Überlegungen folgend wurden im Abs. 1 des vorliegenden neuen § 26 a alle bisher in den §§ 4 bis 26 verstreuten Verordnungsermächtigungen (über die Bremsen, Lenkung, Beleuchtungseinrichtungen, Sitze, zusätzliche Schutzvorrichtungen usw.) zusammengefaßt, soweit sie die Verkehrs- und Betriebssicherheit betreffen. Von der in Abs. 1 lit. e angeführten Verordnungsermächtigung wird z. B. im Falle einer anzuschreibenden Geschwindigkeitsbeschränkung (vgl. § 57 KDv) und bei einer Kennzeichnung der mit Spikesreifen versehenen Fahrzeuggebrauch zu machen sein.

In Abs. 2 finden sich die bisher in § 4 Abs. 9 lit. c und Abs. 10 lit. e, § 11 Abs. 4, § 12 Abs. 3 und § 22 Abs. 3 festgesetzten Verordnungsermächtigungen, welche die Vermeidung von Umweltbeeinträchtigungen zum Ziel haben. Gemäß Abs. 3 sind materielle Bestimmungen (ohne die das Verfahren über die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen betreffenden Vorschriften) der von Österreich angenommenen Regelungen auch als innerstaatliche Bauvorschriften — an Stelle von bestehenden oder neu einzuführenden Bestimmungen der KDv 1967 — in Kraft zu setzen. Unter „besondere Verhältnisse in Österreich“ sind zu verstehen: die gebirgige Struktur des Landes (hinsichtlich von Bremsvorschriften), die Eigenschaften des in Österreich feilgebotenen Kraftstoffes, für einzelne Fahrzeugarten vorgeschriebene innerstaatliche Geschwindigkeitsbeschränkungen, bewährten Verhaltensweisen Rechnung tragende Einrichtungen, die

international noch nicht allgemein eingeführt sind (Benützbarkeit der Lichthupe auch bei Tag), Fehlen von Prüf- und Erprobungseinrichtungen in einem den internationalen Richtlinien entsprechenden Umfang, usw.

Zu Z. 98:

Die bisher lediglich im Allgemeinen Durchführungserlaß enthaltene Bestimmung ist wegen ihres normativen Charakters in das Gesetz zu übernehmen.

Zu Z. 99:

Siehe zu § 2 Z. 35 a.

Zu Z. 100:

Siehe zu § 90.

Zu Z. 101:

Vergleiche die Änderung zu § 2 Z. 13. — Die bisher nur für Sattelzugfahrzeuge und Sattelanhänger vorgesehene Vorschrift der Eigenschaften, welche die Fahrzeuge aufweisen müssen, damit ihre Verbindung der Verkehrs- und Betriebssicherheit entspricht, war allgemein auf Zugfahrzeuge und Anhänger auszudehnen. Die hier in Betracht kommende Beschaffenheit der Fahrzeuge zielt hauptsächlich auf das Bremssystem und die Gewichtsrelationen ab.

Zu Z. 102:

Die durch die Kraftfahrgesetz-Novelle 1971 eingeführten Abs. 8 und 9 sind aus rechtlichen Gründen bedenklich. Wenn auch im Art. 4 des „Homologierungsübereinkommens“ die „Entziehung der Genehmigung“ vorgesehen ist, kann dies nicht ohne weiteres in das innerstaatliche Recht übernommen werden, da die Genehmigung lediglich ein objektiver Feststellungsbescheid ist, dessen Inhalt, nämlich die Feststellung der Vorschriftsmäßigkeit eines Fahrzeuges zum Zeitpunkt der Erlassung des Bescheides, weder entzogen noch aufgehoben werden kann. Der Zweck, den der o. a. Art. 4 verfolgt, ist zu verhindern, daß auf Grund der notwendigen Rechtslage vorschriftswidrig gewordene (Abs. 8) oder nicht der genehmigten Type entsprechende (Abs. 9) Fahrzeuge in Verwendung genommen oder weiter verwendet werden. Dies kann aber nicht durch die Aufhebung des ursprünglichen Bescheides, sondern nur durch die Verhinderung der Benützung des Fahrzeuges auf seiner Grundlage erfolgen. Sogar wäre eine Zulassung der betreffenden Fahrzeuge ausgeschlossen, bei bereits zugelassenen wäre die Zulassung gemäß § 44 Abs. 1 lit. a aufzuheben.

Zu Z. 103:

Die gegenwärtige Fassung unterstellt auch die Fahrzeuge der Einzelgenehmigung, die wegen der geringfügigen Menge von gefährlichen Gütern,

die mit ihnen befördert werden soll, keinen besonderen Vorschriften (wie etwa der Tankfahrzeugverordnung 1967) unterliegen.

Zu Z. 104:

Diese Änderung entspricht auch der im § 22 a Abs. 1 der Kraftfahrzeug-Durchführungsverordnung 1967 in der Fassung der 6. Novelle enthaltenen Bestimmung und trägt der Praxis Rechnung.

Zu Z. 105:

Siehe zu § 1 Abs. 4.

Zu Z. 106:

Siehe zu § 1 Abs. 4. — Bei großen Firmen ergibt sich vom Marketing her eine Gliederung, die es ratsam macht, den Vertrieb der Erzeugnisse eines Programms auf mehrere österreichische Firmen aufzuteilen, wobei die Grenzen der einzelnen Bereiche nicht mit den Untergruppen der Fahrzeuge oder Fahrgestelle zusammenfallen.

Zu Z. 107:

Siehe zu § 1 Abs. 4.

Zu Z. 108:

Siehe zu § 1 Abs. 4.

Zu Z. 109:

Die derzeitige Rechtslage stellt es dem Erzeuger oder dessen Bevollmächtigten im Inland auch bei serienmäßig erzeugten Fahrzeugen frei, für die Serie entweder eine Typengenehmigung durch das Bundesministerium für Verkehr anzustreben oder jedes Fahrzeug einzeln vom Landeshauptmann genehmigen zu lassen. Wenn auch beide Genehmigungsarten gleichberechtigt nebeneinander stehen, ergibt sich dennoch in der Praxis eine wesentliche Diskrepanz. So können z. B. bei der Einzelgenehmigung weder die im § 20 Abs. 1 lit. h KDV 1967 angeführten Werkszeichnungen verlangt noch kann der Motor geöffnet werden, da sonst die Werksgarantie erlöschen würde. Die Beurteilung des Motors ist aber gerade bei den Fahrzeugen von Bedeutung, für die eine Geschwindigkeitsbeschränkung besteht, da anders nicht festgestellt werden kann, ob seine Bauart nicht auch höhere Geschwindigkeiten zulässt. Bei Motorfahrrädern sind Fälle bekannt, in denen Fahrzeuge im Rahmen der bei der Einzelgenehmigung gegebenen Möglichkeiten als Motorfahrräder eingestuft werden mußten, obwohl die bei der Typengenehmigung weitergehenden Prüfmöglichkeiten die Fahrzeuge der betreffenden Serie als Motorräder hätten erkennen lassen. Daher wurde unter grundsätzlicher Aufrechterhaltung der den Bedürfnissen der Wirtschaft entsprechenden Wahlfreiheit zwischen beiden Genehmigungsarten eine Ermächtigung vorgesehen, durch Ver-

ordnung bestimmte serienmäßig erzeugte Fahrzeugarten der obligatorischen Typengenehmigung zu unterstellen. Je nach Bedarf werden ganze Untergruppen von Fahrzeugen (§ 3) oder Fahrzeuge aus einer Untergruppe mit einer bestimmten Bauweise (z. B. mit Hubkolbenmotoren) zu erfassen sein. Bei dieser Regelung muß allerdings in Kauf genommen werden, daß einzelimportierte Fahrzeuge einer in Österreich noch nicht als Typengenehmigten Serie grundsätzlich nicht genehmigt und zugelassen werden können. Die vorgesehene Ausnahmemöglichkeit soll wirtschaftliche Härten vermeiden helfen.

Zu Z. 110:

Diese Ergänzung ergibt sich aus den seit der KFG-Novelle 1971 von Österreich angenommenen Regelungen auf Grund des „Homologierungsübereinkommens“, wonach bei Einstellung der Erzeugung einer nach einer Regelung genehmigten Type die anderen Staaten, die diese Regelung anwenden, zu verständigen sind.

Zu Z. 111:

Da bei Genehmigung einer Type auch ihre verschiedenen Ausführungen (z. B. zwei- oder viertürig, mit oder ohne Schiebedach, automatisches oder Schaltgetriebe usw.) von einem Bescheid umfaßt werden, muß im Typenschein die Ausführung des betreffenden Fahrzeuges angegeben werden.

Zu Z. 112:

Das Verbot der Ausstellung eines Typenscheines bereits auf den Fall abzustellen, daß hinsichtlich der Übereinstimmung mit der genehmigten Type Bedenken bestehen, erfolgt im Hinblick auf ein Erfordernis der Praxis, wenn z. B. ein fabriksneues Fahrzeug auf dem Transport nach Österreich beschädigt und dann repariert wird, ohne daß der zur Ausstellung des Typenscheines Verpflichtete das reparierte Fahrzeug überprüfen kann, ob es noch mit der genehmigten Type übereinstimmt. Wenn nun in dieser Richtung Bedenken bestehen, soll die Ausstellung eines Typenscheines verweigert werden können. Ein solches Fahrzeug bedarf dann gemäß § 31 Abs. 1 lit. c einer Einzelgenehmigung.

Zu Z. 113:

Mit dieser Ergänzung soll auch die Feilbietung von einer genehmigten Type angehörenden, dieser jedoch nicht mehr entsprechenden Fahrzeugen oder Fahrgestellen insbesondere auch durch den Händler unter Sanktion gestellt werden, der diesen Umstand weiß oder wissen mußte. Eingehende Untersuchungen, die nur unter Zerlegung des Fahrzeuges möglich wären, können dem Händler jedenfalls nicht zugemutet werden.

Zu Z. 114:

Siehe zu § 1 Abs. 4.

Zu Z. 115:

Siehe zu § 1 Abs. 4.

Zu Z. 116:

Siehe zu § 1 Abs. 4.

Zu Z. 117:

Der Zeitpunkt der ersten Zulassung ist für die Festsetzung des Termins für die nächste Überprüfung oder Begutachtung bedeutsam. Die Angelegenheit wurde bereits mit den Erlässen des Bundesministeriums für Verkehr vom 27. Mai 1974, Zl. 56.389-IV/3-74, und vom 27. September 1974, Zl. 60.719-IV/3-74, geregelt; die Verpflichtung der Genehmigungsbehörde, die erste Zulassung im Einzelgenehmigungsbescheid festzuhalten, war jedoch in das Gesetz zu übernehmen.

Zu Z. 118:

Siehe zu § 1 Abs. 4.

Zu Z. 119:

Siehe zu § 1 Abs. 4.

Zu Z. 120:

Übereinstimmung mit der Änderung zu § 29 Abs. 1 dritter Satz.

Zu Z. 121:

Siehe zu § 1 Abs. 4.

Zu Z. 122:

Diese Ergänzungen sind erforderlich im Hinblick auf die in den Regelungen auf Grund des Homologisierungsübereinkommens enthaltenen Bestimmungen über die Überprüfung der Übereinstimmung der Herstellung.

Zu Z. 123:

Siehe die Änderung zu § 30 Abs. 1.

Zu Z. 124:

Siehe zu § 1 Abs. 4.

Zu Z. 125:

Siehe zu § 1 Abs. 4.

Zu Z. 126:

Siehe zu § 5 Abs. 1 letzter Satz.

Zu Z. 127:

Die dem „Homologisierungsübereinkommen“ angehörenden Staaten, die Regelungen über Teile

anwenden, die am Fahrzeug geprüft werden müssen, weil ihre Wirkung nicht unabhängig vom Fahrzeug beurteilt werden kann (Regelungen Nr. 10 bis 15, 17, 18, 21 bis 27), haben beschlos- sen, bei der Typengenehmigung auf die Zuordnung einer Genehmigungszahl zu verzichten. Eine entsprechende Abänderung der bisherigen Fassung der Regelung wird in Kürze zwischen den Staaten in Kraft treten. Diese Änderungen berücksichtigen, daß in solchen Fällen eine Überprüfung der Übereinstimmung mit dem Prüfungsgegenstand nur an Hand des Zertifikates nach dieser Regelung und den ihm angeschlossenen Beschreibungen und Zeichnungen möglich ist. Da die Anwendung wenigstens einiger dieser Regelungen durch Österreich, wie insbesondere im Fall der Regelung Nr. 10 (Funkentstörung), in absehbarer Zeit notwendig werden wird, wäre die Forderung nach einem „besonderen“ Genehmigungszeichen, nach welcher neben dem sogenannten E-Zeichen auch eine Nummer festzusetzen wäre, zu streichen.

Zu Z. 128:

Siehe zu § 1 Abs. 4.

Zu Z. 129:

Siehe zu § 5 Abs. 1 letzter Satz.

Zu Z. 130:

Siehe zu § 5 Abs. 1 letzter Satz. — Mit dem 2. Satz soll dem Art. 4 des „Homologisierungsübereinkommens“ Rechnung getragen werden.

Zu Z. 131:

§ 35 Abs. 6 hat sich auch auf Sturzhelme für Kraftfahrer und Warneinrichtungen zu beziehen, weil diese auch Gegenstand des Homologisierungsübereinkommens sind.

Zu Z. 132:

Mit dieser Ergänzung soll der Behörde die Möglichkeit gegeben werden, eine wirksame Überprüfung durchzuführen, wenn Teile, Ausrüstungsgegenstände, Sturzhelme oder Warneinrichtungen auf den Markt gelangen, an welchen Abänderungen vorgenommen wurden, so daß sie der genehmigten Type nicht mehr entsprechen.

Zu Z. 133:

Siehe zu § 57 a Abs. 1 lit. e bis g.

Zu Z. 134:

Die bisherige Fassung ließ die Auslegung zu, daß bei jeder neuen Zulassung eine Befristung auf ein Jahr möglich sei. Hiedurch könnte die Frist zur Vorlage des endgültigen Genehmigungs- dokumentes beträchtlich über die Jahresfrist hinaus verlängert werden. Der vorgeschlagene Text soll sicherstellen, daß ein solches Fahrzeug ohne

Rücksicht auf die Anzahl einzelner Zulassungen nur für die Dauer von 18 Monaten verwendet werden kann, ohne daß Typenschein oder Einzelgenehmigungsbescheid vorliegen.

Zu Z. 135:

Da vorübergehend zuzulassende Fahrzeuge faktisch einem vorübergehend einreisenden ausländischen Fahrzeug gleichzuhalten sind, geht die Forderung nach der Einhaltung der österreichischen Bau- und Ausrüstungsvorschriften zu weit, insbesondere bei Fahrzeugen, die ausländischen Vorschriften entsprechen. Sohin ist als Voraussetzung für die vorübergehende Zulassung der Nachweis der Verkehrs- und Betriebssicherheit ausreichend.

Zu Z. 136:

Für normal breite Fahrzeuge, die nur bei schon in der Genehmigung vorgesehenem Anbau von Streu- oder Schneeräumgeräten eine Breite von mehr als 2,5 m erreichen, wurde die Möglichkeit geschaffen, sie auf allen Straßen zu verwenden, sofern die Geräte nicht angebaut sind.

Zu Z. 137:

Der Wortlaut des derzeit geltenden § 39 Abs. 2 enthält keine Regelung für Kraftwagenzüge. Dies wurde in der Praxis als Gesetzeslücke empfunden und führte zu Vollziehungsschwierigkeiten.

Zu Z. 138:

Siehe zu § 2 Z. 32 a. — Das nunmehr anzugebende Höchstgewicht eines Fahrzeuges kann über den allgemein gültigen Grenzen für das höchste zulässige Gesamtgewicht liegen, ohne daß die Partei zunächst seine Ausnützung anstrebt, welche eine eingeschränkte Zulassung gemäß § 39 erfordern würde. Um nun Fälle zu vermeiden, daß mit solchen Fahrzeugen ohne Bewilligung gemäß § 101 Abs. 5 Schwertransporte durchgeführt werden, sollen die Fahrzeuge, um eine Kontrolle zu ermöglichen, besonders gekennzeichnet sein; vgl. auch die Neufassung von § 41 Abs. 2 lit. p.

Zu Z. 139:

Auch die Fahrzeuge der Justizwache sollen in Zukunft eine eigene Kennzeichenserie erhalten.

Zu Z. 140:

Siehe zu § 1 Abs. 4.

Zu Z. 141:

Nach den Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzen (AVG 1950) können Anträge, sofern in den Verwaltungsvorschriften nicht anderes bestimmt ist, bei der Behörde schriftlich oder telegraphisch und, soweit es der Natur der Sache nach tunlich erscheint, auch mündlich angebracht werden (§ 13 Abs. 1 AVG 1950). Da auf dem gegenständlichen Sachgebiet die schriftliche Einbringung des Antrages zweifellos unerlässlich ist, muß diese für die oben erwähnten Anträge aus-

drücklich bestimmt werden. Außerdem ist es unerlässlich, eine gesetzliche Grundlage für die Verpflichtung des Antragstellers zu schaffen, die einschlägigen Formblätter für die Kraftfahrzeug- und Lenkerberechtigungstatistiken auszufüllen und der Behörde zur Verfügung zu stellen. Die zu verwendenden Formulare sind in der KDV festgelegt (§ 24 und Anlage 4).

Zu Z. 142:

Siehe zu § 1 Abs. 4.

Zu Z. 143:

Siehe zu § 28 Abs. 4. — Die Eintragung in den Zulassungsschein dient der Information des Lenkers und zur Erleichterung der Kontrolle durch die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes. — Zugmaschinen genießen Erleichterungen nur bis zu einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h. Deren Eintragung in den Zulassungsschein ist daher aus Gründen der erleichterten Kontrolle ebenfalls geboten. — Die Eintragung des Führens der R-Tafeln soll Kontrollen erleichtern.

Zu Z. 144:

Die bisherige Sonderbestimmung, daß der Austausch des Motors (entgegen § 33) nur der Zulassungsbehörde anzuzeigen ist, kann nicht mehr beibehalten werden, da infolge der nunmehr verschärften Bestimmungen über die Abgase (siehe 7. Novelle zur KDV, BGBl. Nr. 450/1975) die Zulassungsbehörde nicht feststellen kann, ob der neue Motor diesen Vorschriften entspricht.

Zu Z. 145:

Die Frage der Abmeldung oder Aufhebung der Zulassung von Fahrzeugen, die im Besitz von juristischen Personen, Personengesellschaften des Handelsrechtes oder von Genossenschaften waren, die aufgelöst oder beendet worden sind, hat in der Praxis immer wieder zu Schwierigkeiten und Problemen geführt, zumal dann nach dem späteren Erlöschen dieser juristischen Personen, Gesellschaften oder Genossenschaften völlige Unklarheit über die weiteren Maßnahmen betreffend das Fahrzeug herrschten. Da nach Auflösung oder Beendigung solcher juristischer Personen, Gesellschaften oder Genossenschaften die Stellung des rechtmäßigen Besitzers von deren Fahrzeugen auf den Abwickler übergeht, weil dieser jedenfalls das Verfügungsrecht erhält, erscheint es zielführend, diesen zu verpflichten, die Behörde von der Auflösung oder Beendigung zu verständigen. Die Behörde kann sodann je nach den gegebenen Erfordernissen entscheiden, ob die Zulassung aufzuheben ist oder nicht. Siehe auch zu § 44 Abs. 2 lit. h.

Zu Z. 146:

Die Vernachlässigung der Verpflichtung zur Abmeldung eines Fahrzeuges konnte bisher zwar

mit Strafen geahndet werden, die Zulassung blieb mangels einer Abmeldung weiterhin aufrecht. Die nunmehr geschaffene Möglichkeit der Aufhebung der Zulassung soll diese Lücke schließen; sie ist hinsichtlich von abgestellten, un-abgemeldeten Altfahrzeugen von besonderer Bedeutung (§ 43 Abs. 4 lit. a). — Ob in den Fällen der lit. h und i die Zulassung aufzuheben sein wird, wird von der Behörde auf Grund der nach dem Tode des Zulassungsbesitzers bzw. nach der Auflösung oder Beendigung der juristischen Person, Personengesellschaft des Handelsrechtes oder Genossenschaft entstandenen Lage und der sich hieraus insbesondere auch im Hinblick auf die Interessen der Wirtschaft und des künftigen Rechtsnachfolgers ergebenden Erfordernisse zu entscheiden sein.

Zu Z. 147:

Die „Aufhebung der Zulassung“ (§ 44) unterscheidet sich von der „Abmeldung“ (§ 43) grundsätzlich dadurch, daß die Abmeldung eine Parteienhandlung darstellt, die von der Behörde lediglich zur Kenntnis genommen wird, während der „Aufhebung der Zulassung“ Bescheidcharakter zukommt. Daraus ergibt sich, daß als Tag der Aufhebung der Zulassung nur der Tag des Eintrittes der Vollstreckbarkeit des Aufhebungsbescheides (§ 44 Abs. 3 und 4) gelten kann. Damit steht aber fest, daß sich die sinngemäße Anwendung des § 43 Abs. 2 gemäß § 44 Abs. 5 nicht auch auf den 3. Satz des § 43 Abs. 2 beziehen kann. Mit der gegenständlichen Ergänzung soll eine einheitliche Vollziehung auch in diesem Punkt gewährleistet werden.

Zu Z. 148:

Mit dieser Ergänzung wird eine Gesetzeslücke geschlossen, weil Überstellungsfahrten auch mit Kraftwagenzügen erfolgen können und daher auch auf die im § 104 Abs. 9 für Kraftwagenzüge festgesetzten Höchstgrenzen für Kraftwagen ebenso Bezug genommen werden muß wie auf die im § 4 Abs. 6 bis 8 festgesetzten Höchstgrenzen.

Zu Z. 149:

Siehe zu § 40 Abs. 1 lit. a.

Zu Z. 150:

Die Einschränkung der Zuweisung von Wechselkennzeichen nur für Fahrzeuge derselben Untergruppe hat zu Härten geführt. Da sie weder für die Verkehrssicherheit noch für die Überwachung der Verwendung von Fahrzeugen von Bedeutung ist, wäre sie aufzuheben. Wechselkennzeichen für Krafträder und Kraftwagen sind wegen der unterschiedlichen Abmessungen der Kennzeichentafeln nicht möglich.

Zu Z. 151:

Siehe zu § 40 Abs. 1 lit. a.

Zu Z. 152:

Angleichung des Zitates an die Neufassung des § 54 durch KFG-Novelle 1971.

Zu Z. 153:

Siehe zu § 1 Abs. 4.

Zu Z. 153 a:

Bei den ausländischen „Zollkennzeichen“ gibt die Jahreszahl stets das Ende der Zulassungsfrist an, während sie auf den österreichischen Kennzeichentafeln deren Beginn anzeigt. Um eine Verwendung der österreichischen Kennzeichentafeln im Ausland über die Dauer der vorläufigen Zulassung hinaus möglichst zu unterbinden, wäre die entsprechende österreichische Vorschrift der Praxis im Ausland anzupassen.

Zu Z. 154:

Siehe zu § 1 Abs. 4.

Zu Z. 155:

Siehe zu § 1 Abs. 4.

Zu Z. 156:

Siehe zu § 1 Abs. 4.

Zu Z. 157:

Siehe zu § 1 Abs. 4.

Zu Z. 158:

Siehe zu § 14 Abs. 9.

Zu Z. 159:

Zugmaschinen sollen künftig der wiederkehrenden Begutachtung unterliegen.

Zu Z. 160:

Siehe zu § 2 Z. 37 a.

Zu Z. 161:

Siehe zu § 2 Z. 37 a. — Landwirtschaftliche selbstfahrende Arbeitsmaschinen sollen künftig der wiederkehrenden Begutachtung unterliegen.

Zu Z. 162:

Siehe zu § 55 Abs. 1 lit. e.

Zu Z. 163:

Die gegenwärtige Fassung des § 55 Abs. 2 verpflichtet die Behörde, die Überprüfung an einem kalendermäßig bestimmten Tag vorzunehmen, und läßt weder ihr noch der Partei einen Spielraum. Im Interesse beider Teile soll die Überprüfung innerhalb von drei Monaten vor oder nach diesem Tag erfolgen können.

Zu Z. 164:

Siehe zu § 2 Z. 22 a und 23.

Zu Z. 165:

Siehe zu § 2 Z. 22 a und § 90.

Zu Z. 166:

Siehe zu § 90.

Zu Z. 167:

Durch die Einfügung soll die Wichtigkeit hervorgehoben werden, schwer unfallbeschädigte Fahrzeuge besonders zu überprüfen.

Zu Z. 167 a:

Da für vorläufig zugelassene Fahrzeuge (siehe zu § 38 Abs. 2) und für ausländische Fahrzeuge (gemäß den in § 82 Abs. 1 angeführten Übereinkommen) Vorschriftsmäßigkeit im Sinne des KFG nicht verlangt wird, kann sich die besondere Überprüfung auch nicht auf die formale Vorschriftsmäßigkeit erstrecken.

Zu Z. 168:

Die geltende Fassung ließ die Annahme zu, daß Fahrzeuge, die nicht fristgerecht begutachtet wurden, nicht mehr begutachtet werden dürfen, sondern von der Behörde zu überprüfen sind. Dies hat dazu geführt, daß ein Zulassungsbesitzer, der die Begutachtungsfrist versäumt hat, nur durch eine Selbstanzeige und darauffolgende behördliche Überprüfung eine neue Plakette bekommen konnte. Nunmehr soll auch nach Ablauf der Begutachtungsfrist eine Begutachtung vorgenommen werden können, ohne daß jedoch dies den Zeitpunkt der nächsten Begutachtung verschiebt. Siehe auch zu § 57 a Abs. 3.

Zu Z. 169:

Siehe zu § 1 Abs. 4.

Zu Z. 170:

Auch Gewerbetreibende, die zur Reparatur von Anhängern berechtigt sind, sollen zur Abgabe von Gutachten für die Überprüfung ermächtigt werden können, z. B. für Wohnanhänger.

Zu Z. 171:

Zur Festsetzung des nächsten Begutachtungstermins und zur richtigen Lochung der Begutachtungsplakette ist die Vorlage des Zulassungsscheines unerlässlich.

Zu Z. 172:

Siehe zu § 55 Abs. 1 lit. e und g. — Motorwagen waren bisher sowohl von der wiederkehrenden Überprüfung als auch von der Begutachtungspflicht ausgenommen. Diese Ausnahme ist jedoch nicht gerechtfertigt.

Zu Z. 173:

Auch Gewerbetreibende, die zur Reparatur von Anhängern berechtigt sind, sollen zur Vornahme der Begutachtung ermächtigt werden können, z. B. für Wohnanhänger.

Zu Z. 174:

Die bisherige Fassung erlaubte es, unter Ausnützung der Zusatzfrist von sechs Monaten die

Begutachtungsfristen um diese Zeitspanne zu verlängern. Ferner war es notwendig, die Begutachtung auch schon vor dem gesetzlichen Zeitpunkt zu ermöglichen.

Zu Z. 175:

Da das Begutachtungsformblatt ohnehin in Anlage 4 b zur KDV normiert ist, soll es den Vereinen und Gewerbetreibenden auch möglich sein, das Formblatt selbst herzustellen.

Zu Z. 175 a:

Siehe zu § 57 a Abs. 1.

Zu Z. 176:

Auch den Vereinen und Gewerbetreibenden soll die Ausgabe von Plaketten mit eingelochtem Kennzeichen ermöglicht werden.

Zu Z. 177:

Siehe zu § 1 Abs. 4.

Zu Z. 177 a:

Siehe zu § 57 a Abs. 1.

Zu Z. 178:

Zu Abs. 9: Ein zum Verkehr zugelassenes Fahrzeug darf nur verwendet werden, wenn an ihm die entsprechende Begutachtungsplakette angebracht ist (§ 36 lit. e). Dies hat in der Praxis vor allem beim Kraftfahrzeughandel insofern zu Schwierigkeiten geführt, als die Notwendigkeit besteht, die im allgemeinen abgemeldet feilgebotenen Fahrzeuge vor ihrer Veräußerung begutachten zu lassen, um dem Käufer ein begutachtetes Fahrzeug zur Verfügung zu stellen. Eine solche Möglichkeit besteht aber nach den derzeitigen Bestimmungen nur im Wege einer besonderen Überprüfung (§ 57 a Abs. 3 letzter Satz). Der neue Abs. 9 zum § 57 a soll nun diese Schwierigkeit dadurch ausschalten, daß der neue Zulassungsbesitzer das Gutachten bereits bei der Zulassung vorlegen und daraufhin von der Behörde die Begutachtungsplakette, auf der das Kennzeichen des Fahrzeuges angeschrieben ist, ausgefolgt erhalten kann.

Zu Abs. 10: Die statistischen Erhebungen auf dem Gebiet der wiederkehrenden Begutachtungen erfordern eine spezielle gesetzliche Regelung. Normadressat dieser Regelung muß einerseits das Statistische Zentralamt und andererseits der ermächtigte Verein oder Gewerbetreibende sein. Der Adressatenkreis „Verein oder Gewerbetreibende“ ist objektiv definiert. Die Individualisierung erfolgt durch die Zusendung des Erhebungsformblattes durch das Österreichische Statistische Zentralamt an eine bestimmte Person innerhalb dieses Adressatenkreises. Das Österreichische Statistische Zentralamt vollzieht durch diese Zusendung den ihm vom Gesetzgeber gestellten Auftrag und bestimmt individuell jene Person, die zu dem vom Gesetzgeber objektiv definierten Adressatenkreis gehört. Gegen diesen Feststel-

lungsbescheid steht dem so individualisierten Adressaten die Berufung zu, über welche der Bundesminister für Verkehr zu entscheiden hätte. Im Falle der Rechtskraft der Feststellung der Zugehörigkeit zum Adressatenkreis ist der betreffende Verein oder Gewerbetreibende zur Auskunft verpflichtet. In diesem Fall würde die Verweigerung der Auskunft ein Vorgehen gegen ihn nach den Bestimmungen des Bundesstatistikgesetzes 1965 bewirken.

Zu Z. 179:

Siehe zu § 102 Abs. 5 Einleitung.

Zu Z. 180:

Nach dem geltenden Wortlaut kann vom Vorliegen der Haftung befreit werden; dies trifft jedoch nicht das Erfordernis der Praxis, nach der Fahrzeuge aus bestimmten Staaten von der Erbringung des individuellen Haftungsnachweises (Grüne Karte) zu befreien sind, wenn eine generelle Erklärung des Versicherungsverbandes vorliegt, derzufolge diese Fahrzeuge so behandelt werden, als ob für sie eine gültige Grüne Karte vorliegen würde. Vgl. hiezu § 27 a KDV in der Fassung der 7. Novelle, BGBl. Nr. 450/1975.

Zu Z. 181:

Siehe zu § 102 Abs. 5 Einleitung.

Zu Z. 182:

Da das Beförderungssteuergesetz 1953 durch Art. II Abs. 1 Z. 2 BGBl. Nr. 224/1972 aufge-

hoben wurde, war die Definition des Begriffes „Ortslinienverkehr“ (aus § 7 der Durchführungsverordnung, BGBl. Nr. 227/1957) in das KFG zu übernehmen.

Zu Z. 183:

Siehe zu § 2 Z. 37 b.

Zu Z. 184:

Die bisherige Umschreibung der Gruppen B, C und D war in mancher Hinsicht unvollständig. Zu ihrer Auslegung bedurfte es neben den Abs. 4 und 5 des § 65 noch einer Übersichtstabelle mit 50 Positionen im Allgemeinen Durchführungs-erlaß zum KFG (ADE). Die nunmehrige Fassung erlaubt es zweifelsfrei, die für Zugmaschinen, Motorkarren, Transportkarren, selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Spezialkraftwagen usw. erforderliche Lenkerberechtigung aus dem Wortlaut der Umschreibung der Gruppen festzustellen. Wenn ein Fahrzeug als Kraftwagen gilt (vgl. § 2 Z. 3), so fällt er entsprechend der Anzahl der Plätze und seinem höchsten zulässigen Gesamtgewicht in eine der drei Gruppen. Hierbei ist Gruppe B in zwei Richtungen (nicht mehr als acht Plätze und nicht mehr als 3500 kg) eingeschränkt, Gruppe C weist nur die Beschränkung der Platzanzahl, jedoch keine hinsichtlich des Gewichtes auf, während Gruppe D keinerlei Beschränkungen hat. Unter Einschuß der Spezialgruppen F und G ergibt sich folgende graphische Darstellung:

Umfang der Lenkerberechtigungen für Kraftwagen und Sonderkraftfahrzeuge

| Kraftwagen | | mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis 3500 kg | Sonderkraftfahrzeuge | | | | | | |
|-----------------------------|---------------------------------|--|----------------------|---|--|---|--|---|--|
| bis 8 Plätze | PKW Kombi LKW usw. | <table border="1" style="width: 100%; height: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">B</td> <td style="width: 50%; text-align: right;">C</td> </tr> <tr> <td style="width: 50%;"></td> <td style="width: 50%; text-align: right;">F</td> </tr> <tr> <td style="width: 50%;"></td> <td style="width: 50%; text-align: right;">G</td> </tr> </table> | B | C | | F | | G | |
| | B | | C | | | | | | |
| | | | F | | | | | | |
| | | | G | | | | | | |
| Zugmaschinen ≥ 40 km/h | | | | | | | | | |
| Zugmaschinen < 40 km/h | | | | | | | | | |
| Motorkarren | | | | | | | | | |
| über 8 Plätze | Arbeitsmaschinen ≤ 30 km/h | | D | | | | | | |
| | landwirtschaftl. | | | | | | | | |
| | andere | | | | | | | | |
| Omnibusse | | | | | | | | | |

Zu Z. 185:

Siehe zu § 90 und § 2 Z. 37 a und 37 b. — Eine Beschränkung der Gruppe F auf Zugmaschinen bis 25 km/h Höchstgeschwindigkeit würde zu Härten führen, da bisher vereinzelt auch Zugmaschinen der Klasse II mit einer höheren Geschwindigkeit vorgekommen sind. Die nunmehrige Grenze von 40 km/h orientiert sich an dem Definitionsmerkmal der Motorkarren (§ 2 Z. 20), welche schon derzeit auf Grund einer Lenkerberechtigung für die Gruppe F gelenkt werden können.

Zu Z. 186:

Siehe zu § 65 Abs. 1 Z. 1.

Zu Z. 187:

Siehe zu § 65 Abs. 1 Z. 1.

Zu Z. 188:

Siehe zu § 90.

Zu Z. 189:

Siehe zu § 2 Z. 13. — Da zufolge der neuen Definition ein Gelenkkraftfahrzeug nicht mehr ein „Kraftwagen“ ist, ist er für die Anwendung des Abs. 1 als ein solcher anzusehen, um die derzeitige Rechtslage (Gruppe E nicht erforderlich) aufrechtzuerhalten.

Zu Z. 190:

Siehe zu § 1 Abs. 2 lit. a. — Mit der obigen Bestimmung soll gewährleistet werden, daß insbesondere Citybusse im Leerzustand mit der Lenkerberechtigung der Gruppe B gelenkt werden dürfen, wenn die Bauartgeschwindigkeit des Fahrzeuges 10 km/h überschreitet.

Zu Z. 191:

Im Hinblick auf das Inkrafttreten des neuen Strafgesetzbuches, BGBl. Nr. 60/1974, am 1. Jänner 1975 ist eine entsprechende Anpassung geboten. Mit der Änderung in lit. e (Aufhebung der Worte „zweiter Satz“) wurde dem durch einen verstärkten Senat des VwGH erlassenen Erkenntnis vom 10. Oktober 1973, Zl. 2041/2042/71, Rechnung getragen und die in diesem Erkenntnis zum Ausdruck gebrachte Rechtsauffassung des VwGH berücksichtigt, wonach eine auf die Einwirkung durch Alkohol zurückzuführende Fahruntüchtigkeit ausschließlich eine Übertretung des § 5 Abs. 1 StVO darstellt und wonach die erkennende Behörde den Tatbestand nach § 5 Abs. 1 StVO nicht nur durch Feststellung eines Blutalkoholgehaltes von 0,80/00 oder darüber, sondern auch — ohne Rücksicht auf die Höhe des Blutalkoholspiegels — bei Vorliegen einer derartigen Beeinträchtigung durch Alkohol als erfüllt anzusehen hat, daß der Lenker infolge seiner körperlichen und geistigen Verfassung ein Fahrzeug nicht zu beherrschen und

die beim Lenken eines Fahrzeuges zu beobachtenden Rechtsvorschriften nicht zu befolgen vermag.

Zu Z. 192:

Siehe zu § 40 Abs. 6.

Zu Z. 193:

Im geltenden Gesetzestext heißt es: „... oder sein bisheriges Verhalten im Straßenverkehr...“. Es soll aber nicht nur das bisherige Verhalten im Straßenverkehr, welches insbesondere bei Personen, die erstmals eine Lenkerberechtigung anstreben, von nur geringer Bedeutung ist, sondern darüber hinaus vor allem auch das sonstige strafrechtliche Verhalten des Antragstellers zum Anlaß genommen werden, diesen einer verkehrspsychologischen Untersuchung zuzuführen. Hier sind vor allem die im § 66 angeführten Tatbestände zweifellos dazu angetan, nicht nur Bedenken in die Verkehrszuverlässigkeit, sondern auch in die psychologische Eignung des Antragstellers zu begründen. Mit der obigen Änderung soll zudem ein gleichmäßigeres Vorgehen der ärztlichen Sachverständigen hinsichtlich der Einholung verkehrspsychologischer Gutachten erreicht werden, wie dies seitens der Verkehrspsychologen seit längerem gefordert wird.

Zu Z. 194:

Der Allgemeine Durchführungserlaß zum Kraftfahrzeuggesetz 1967 (ADE) zu § 67 Abs. 1 führt in Anordnung I nachstehendes aus:

„Eine befristet erteilte Lenkerberechtigung erlischt mit Ablauf der Frist, wenn die Befristung nicht verlängert oder aufgehoben wird. Sucht der Besitzer der erloschenen Lenkerberechtigung um die Erteilung einer neuen Lenkerberechtigung derselben Kraftfahrzeuggruppe an, so ist von der Abnahme einer neuen Lenkerprüfung abzusehen, wenn im Sinne des § 45 Abs. 2 des AVG 1950 auf Grund des Ergebnisses der vor der Erteilung der erloschenen Lenkerberechtigung abgenommenen Prüfung angenommen werden kann, daß der Antragsteller die fachliche Befähigung zum Lenken von Kraftfahrzeugen noch besitzt. Gegen eine derartige Annahme bestehen insbesondere dann keine Bedenken, wenn seit dem Erlöschen der alten Lenkerberechtigung nicht mehr als 18 Monate verstrichen sind, die die fachliche Befähigung des Antragstellers in Frage stellen könnten.“

Diese Anordnung, die zwar sachlich durchaus berechtigt und begründet ist, bedarf einer gesetzlichen Grundlage. Diese Grundlage soll mit der obigen Ergänzung geschaffen werden. In diesem Zusammenhang wird auch auf den § 68 Abs. 2 dritter Satz hingewiesen, der eine analoge Bestimmung enthält.

Die derzeitige Regelung würde die Nachsicht der Lenkerprüfung auch nach einem beliebigen

Zeitraum gestatten, was bei Personen, denen die Lenkerberechtigung nicht nur vorübergehend entzogen (§ 74) wurde, nicht gerechtfertigt ist.

Zu Z. 195:

Durch diese Vorschrift soll verhindert werden, daß die Prüfungsvorbereitung auf den Prüfer ausgerichtet wird.

Zu Z. 196:

Im derzeit geltenden Text sind die Worte „hinsichtlich der Verkehrs- und der Betriebssicherheit keine Bedenken bestehen“ widersinnig im Hinblick auf den Inhalt der Bestimmung, da es sich um keine Fahrzeuge, sondern um Personen handelt. Angesichts dieser Widersinnigkeit sind an Stelle dieser Worte die Worte „hinsichtlich der Verkehrszuverlässigkeit (§ 66), der geistigen und körperlichen Eignung und der fachlichen Befähigung“ einzufügen. Die Gegenseitigkeit ist auf den Entsendestaat — bei Beamten internationaler Organisationen auf den Heimatstaat — abzustellen, so daß die mit dieser Bestimmung angestrebte Erleichterung nur dann in Betracht kommen kann, wenn der Antragsteller einen Führerschein des Entsendestaates — bei Beamten internationaler Organisationen des Heimatstaates — besitzt.

Zu Z. 197:

Siehe zu § 1 Abs. 4.

Zu Z. 198:

Es ist zu beobachten, daß an in- oder ausländischen Fahrzeugen immer häufiger mehrere Unterscheidungszeichen angebracht sind. Dadurch wird der Zweck dieses Zeichens, die leichte Feststellung des Heimatstaates des Fahrzeuges durch die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes, vereitelt.

Zu Z. 199:

Siehe zu § 1 Abs. 4.

Zu Z. 200:

Siehe zu § 1 Abs. 4.

Zu Z. 201:

Siehe zu § 80.

Zu Z. 202:

Durch diese Ergänzung wird eine Gesetzeslücke geschlossen, weil sich der § 82 Abs. 2 auch auf Langgutfahren gemäß § 101 Abs. 5 erstrecken muß, die einer besonderen Bewilligung bedürfen.

Zu Z. 202 a:

Während derzeit ein ausländisches Fahrzeug, das sich in einem schlechten technischen Zu-

stand befindet, auf Grund von Abs. 1 nach Österreich einreisen kann, und erst im Inland gemäß § 58 mit der Abnahme des Zulassungsscheines und der Kennzeichentafeln vorgegangen werden kann, sollen solche Fahrzeuge in Zukunft bereits an der Grenze abgewiesen werden können.

Zu Z. 203:

Siehe zu § 106 Abs. 5.

Zu Z. 204:

Siehe zu § 2 Z. 25 a.

Zu Z. 205:

Siehe zu § 106 Abs. 5.

Zu Z. 206:

Siehe zu § 106 Abs. 5.

Zu Z. 207:

Bei Kombinationskraftwagen erreicht die höchste zulässige Nutzlast im allgemeinen nur ein solches Ausmaß, daß bei einer Beförderung schwerer und damit bei scharfem Bremsen durch Trägheitskraft dem Lenker und beförderten Personen gefährlich werdender Ladungen die Höhe der Ladung über der Ladefläche nur ein verhältnismäßig geringes Ausmaß erreicht. Daher genügt bei Kombinationskraftwagen als Trenneinrichtung in den meisten Fällen ein bei der Güterbeförderung vertikal stehender Teil der hinteren Sitzbank, wenn dessen Struktur und Befestigung in der hochgeklappten Stellung die Aufnahme der zu erwartenden Belastungen gewährleistet. Aber auch Trennetze können dem im § 88 Abs. 2 angeführten gesetzlichen Zweck entsprechen. Der Begriff „Trennwand“ ist daher zu eng. Der Begriff „Trenneinrichtungen“ erweist sich als geeigneter, weil er die Genehmigung geeigneter Gegenstände verschiedener Art, wie etwa auch von Trennetzen oder Sitzteilen, erlaubt.

Zu Z. 208:

Die mit BGBl. Nr. 205/1951 eingeführte Einteilung der Zugmaschinen in die Klassen I, II oder III, eine Vorschrift, die nur in Österreich besteht, ist überholt. Die Abgrenzung der kleineren Zugmaschinen („Traktoren“), für welche eine Reihe von Ausnahmen und Erleichterungen bestehen, kann auch durch die Bauartgeschwindigkeit (nicht mehr als 25 km/h) und erforderlichenfalls durch das höchste zulässige Gesamtgewicht (nicht mehr als 3500 kg) erfolgen.

Zu Z. 209:

Siehe zu § 2 Z. 37 a.

Zu Z. 210:

Im Hinblick auf § 1 Abs. 2 lit. b sind diese Worte überflüssig.

Zu Z. 211:

Siehe zu § 2 Z. 37 a.

Zu Z. 212:

Der Beitritt Österreichs zum Europäischen Übereinkommen über den Schutz von Tieren beim internationalen Transport, BGBl. Nr. 597/1973, dessen Art. 6 Abs. 1 und 2, Art. 8, Art. 9, Art. 22 bis 24 Bauvorschrift für Kraftfahrzeuge und Anhänger enthalten, verlangt die Aufnahme entsprechender Bestimmungen in das Kraftfahrgesetz.

Zu Z. 213:

Die bisherige Formulierung, wonach erst Fahrzeuge, die „ausschließlich oder vorwiegend“ zur Beförderung gefährlicher Güter bestimmt sind, den besonderen Bau- und Ausrüstungsvorschriften unterlagen, könnte zur Umgehung dieser Vorschriften führen. So wäre es möglich, gefährliche entzündbare Flüssigkeiten unter Hinweis darauf, daß es sich nur um eine gelegentliche Beförderung handle, in Tankfahrzeugen zu befördern, die nur für den Transport von anderen Flüssigkeiten, wie Wasser, Wein oder flüssigen Halbfertigprodukten der Lebensmittelindustrie, eingerichtet sind. Solche Beförderungen könnten jedenfalls fast bis zur Hälfte aller Transportleistungen des einzelnen Fahrzeuges durchgeführt werden (oft auch mehr, da sich die überwachende Behörde naturgemäß in einem Beweisnotstand befände), da das Wort „vorwiegend“ die Auslegung „mehr als zur Hälfte“ zuläßt. Das ADR sieht wesentlich weniger strenge Vorschriften für solche Tankfahrzeuge vor als die Tankfahrzeugverordnung 1967; die ADR-Vorschriften werden daher oftmals auch von Lebensmittel-tankfahrzeugen erfüllt, weshalb für diese ohne Schwierigkeit die ADR-Bescheinigung erlangt werden kann. Damit wäre aber dann der Transport von gefährlichen entzündbaren Flüssigkeiten in den Mitgliedsstaaten des ADR möglich. — Ein weiterer Effekt solcher Umgehungshandlungen wäre ferner der, daß bei Beförderung von entzündbaren Flüssigkeiten der Halter hinsichtlich von Sachschäden nicht mit dem erhöhten Betrag (§ 16 Abs. 1 Z. 3 EKHG) haftet und auch für das Fahrzeug nicht die erhöhte Versicherungssumme hiefür (vgl. § 59 Abs. 3 Z. 2 lit. c) vorliegt. Aus diesen Gründen soll ein Umfang der Verwendungsbestimmung des Fahrzeuges nicht mehr genannt werden und daher jede, auch geringfügige, Bestimmung eines Fahrzeuges zur Beförderung gefährlicher Güter dieses der Sondervorschrift des § 92 unterstellen. Eine solche Bestimmung ist jedenfalls gegeben, wenn ein Fahrzeug zu einer solchen Beförderung verwendet wird.

Zu Z. 214:

Hinsichtlich anderer gefährlicher Güter als entzündbare Flüssigkeiten bestanden bisher keine besonderen Bau- und Ausrüstungsbestimmungen. Da für solche Fahrzeuge aber für Fahrten ins Ausland eine ADR-Bescheinigung benötigt wird, müssen sie in diesem Fall dem ADR entsprechen. Nunmehr sollen sie auch bei rein inländischen Transporten die Vorschriften des ADR erfüllen. Hierzu ist zu bemerken, daß das ADR in vielen Fällen keine besonderen Bau- und Ausrüstungsvorschriften vorsieht; in diesem Fall unterliegen die Fahrzeuge auch nicht dem § 92, ferner auch nicht dem § 15 Abs. 3 Z. 2 und § 16 Abs. 1 Z. 3 EKHG und der besonderen Versicherungspflicht nach § 59 Abs. 3 Z. 2 lit. c. — Die Verordnungsermächtigung wird dann heranzuziehen sein, wenn es „die besonderen Verhältnisse in Österreich“ erforderlich machen, über das ADR hinausgehende Vorschriften (wie im Falle des Abs. 2 die Tankfahrzeugverordnung 1967) zu erlassen; vgl. auch die Erläuterung zu § 26 a.

Zu Z. 215:

Vgl. zu § 29 Abs. 1 erster Satz. — Die Anzeigepflicht soll nur bei Fahrzeugen gegeben sein, die besonderen Bau- und Ausrüstungsvorschriften unterliegen.

Zu Z. 216:

Im Hinblick auf § 1 Abs. 2 lit. b sind diese Worte überflüssig.

Zu Z. 217:

Siehe zu § 2 Z. 37 a.

Zu Z. 218:

Siehe zu § 2 Z. 37 a.

Zu Z. 219:

Siehe zu § 2 Z. 37 a.

Zu Z. 220:

Siehe zu § 1 Abs. 2 lit. a. — Bei „Citybussen“, welche zugelassen sind, ist die in Abs. 3 und 4 angeführte Bescheinigung entbehrlich, da für das Fahrzeug ohnehin ein Zulassungsschein vorliegt. — Siehe auch zu § 102 Abs. 5 Einleitung.

Zu Z. 221:

Siehe zu § 1 Abs. 2 lit. d.

Zu Z. 222:

Bisher fehlte eine Ordnungsgrundlage zur Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung für Fahrzeuge mit Reifen bestimmter Art, z. B. mit Spikes.

Zu Z. 223:

Siehe zu § 14 Abs. 3.

Zu Z. 224:

Siehe zu § 14 Abs. 3.

Zu Z. 225:

Siehe zu § 20 Abs. 1 lit. f. — Infolge der Umstellung der bisherigen Ausrüstungsvorschrift auf eine Verwendungsvorschrift wurde der Kreis der in Frage kommenden Fahrzeuge hier aufgenommen; hiebei entspricht:

| neue Fassung § 99 Abs. 6 | alte Fassung § 20 |
|-----------------------------|------------------------------------|
| a bis d | Abs. 1 lit. f |
| e | Abs. 1 lit. f und Abs. 6 lit. a |
| f | Abs. 6 lit. b |
| g | Abs. 6 lit. c und neu |
| h | neu |
| i | Abs. 1 lit. d und Abs. 6 lit. e |
| j | Abs. 6 lit. d |

Zu Z. 226:

Siehe zu § 20 Abs. 7 vorletzter Satz.

Zu Z. 227:

Siehe zu § 2 Z. 39.

Zu Z. 228:

Siehe zu § 39 Abs. 1. — Für langsam fahrende Fahrzeuge würde ein Umweg von zweimal 10 km einen Zeitverlust von mehr als einer Stunde verursachen.

Zu Z. 228 a:

Vgl. das Erkenntnis des VwGH vom 18. April 1975, 1554/74, demzufolge die Überprüfung der Funktion der Hupe auch bei einem bestehenden Hupenverbot erfolgen muß.

Zu Z. 229:

Die im § 24 Abs. 2 angeführte Ausrüstung mit Fahrtschreibern war durch die Verpflichtung zu ergänzen, daß die Schaublätter den behördlichen Organen auszuhändigen sind. Die Organe werden dies nur dann verlangen, wenn die auf dem Schaublatt festgehaltenen Angaben als Beweismittel für den Hergang eines Unfalles oder für ein Strafverfahren in Frage kommen. Ohne diese Verpflichtung haben Zulassungsbesitzer und Lenker die Möglichkeit, die Schaublätter nur als Entlastungsbeweis für sich zu verwenden. Da der Fahrtschreiber aber auch der Kontrolle des Lenkers durch den Zulassungsbesitzer dient, wird dieser dem Lenker den Schlüssel zum Öffnen des Fahrtschreibers häufig nicht offen auszuhändigen. Das Mitführen des Schlüssels in einem versiegelten Umschlag wird hier die beste Lösung darstellen. Daher soll die Unverletztheit

des Siegels in der Bestätigung des einschreitenden Organs festgehalten werden.

Zu Z. 230:

Die bisherige Vorschrift, daß der Lenker auf Verlangen eines Exekutivorgans anzuhalten hat, stellt eine Doppelnorm zu § 97 Abs. 5 StVO dar und wäre daher im KFG auszuscheiden. — Als „Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes“ sind nur die Beamten des rechtskundigen Dienstes, des Sicherheitswachdienstes und des Kriminaldienstes (im Bereiche der Bundespolizeibehörden) anzusehen, nicht jedoch die „Organe der Straßenaufsicht“ (§ 97 StVO 1960), soweit sie nicht gleichzeitig einem Wachkörper angehören. Die seit einigen Jahren als Vertragsbedienstete mit Sondervertrag eingestellten weiblichen Straßenaufsichtsorgane haben daher nicht das Recht, von einem Lenker die Fahrzeugpapiere zu verlangen, was dazu führt, daß die weiblichen Straßenaufsichtsorgane auch gegen anwesende Lenker von Kraftfahrzeugen Anzeigen auf Grund des Kennzeichens machen müssen. Es sollte daher im Sinne einer Vereinfachung auch den Straßenaufsichtsorganen das Recht eingeräumt werden, die Fahrzeugpapiere zu verlangen.

Zu Z. 231:

Ergänzung im Sinne des durch die Kraftfahrzeuggesetz-Novelle 1971 neu eingeführten § 104 Abs. 9.

Zu Z. 232:

Siehe zu § 2 Z. 37 a.

Zu Z. 233:

Siehe zu § 5 Abs. 1 letzter Satz.

Zu Z. 234:

Das Kraftfahrzeuggesetz 1967 und die auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Verordnungen enthalten u. a. umfangreiche Bestimmungen über die Bauart, Ausrüstung und Ausstattung der Kraftfahrzeuge und Anhänger. Das Kraftfahrzeuggesetz 1967 enthält weiter in § 58 Abs. 1 die Bestimmung, daß die Wirksamkeit der Teile und Ausrüstungsgegenstände eines Fahrzeuges, die bei seinem Betrieb betätigt werden und für die Verkehrs- oder Betriebssicherheit von Bedeutung sind, und der Zustand seiner Reifen jederzeit von der Behörde oder den ihr zur Verfügung stehenden Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht an Ort und Stelle geprüft werden kann. Das Gesetz enthält hingegen keine Bestimmung, die den Lenker des Fahrzeuges expressis verbis verpflichtet, auf Verlangen der Organe diesen im Sinne und im Umfang der oben in Aussicht genommenen Bestimmung bei der Überwachung der Einhaltung der in Betracht kommenden kraftfahrrechtlichen Bestim-

mungen behilflich zu sein. So kann derzeit z. B. ein Lenker eines Kraftfahrzeuges nicht dazu gezwungen werden, sein Fahrzeug dem Organ auf der Straße in einer Weise, wie etwa durch Öffnen der Kühlerhaube, zugänglich zu machen, so daß dieses in die Lage versetzt wird, die Fahrgestellnummer und die Motornummer zu überprüfen. Ähnliche Schwierigkeiten könnten sich für die Organe auf der Straße auch bei der Feststellung ergeben, ob der Lenker eines Kraftfahrzeuges Verbandzeug gemäß § 102 Abs. 10 mitführt.

Zu Z. 235:

Siehe zu § 5 Abs. 1 letzter Satz.

Zu Z. 236:

Der außerordentlich hohe Anfall von Anzeigen wegen Übertretungen von straßenpolizeilichen und kraftfahrrechtlichen Vorschriften durch Lenker von Kraftfahrzeugen bewirkt insbesondere im Bereich von Wien eine außergewöhnlich hohe Belastung der Exekutivorgane mit Aufgaben der Lenkerforschung. Seitens der für die Exekutive zuständigen Stellen wurde daher das Verlangen nach einer Änderung der einschlägigen Bestimmungen des KFG 1967 dahin gehend erhoben, daß der Zulassungsbesitzer von Gesetzes wegen als vermutlicher Täter — wenn auch widerlegbar — gelten soll. Eine Prüfung dieses Vorschlages, insbesondere durch das BKA — Verfassungsdienst, hat jedoch ergeben, daß eine derartige Regelung im Widerspruch zu Art. 6 Abs. 2 der Konvention zum Schutze der Menschenrechte und Grundfreiheiten, BGBl. Nr. 210/1958, stünde, der bestimmt: „Bis zum gesetzlichen Nachweis seiner Schuld wird vermutet, daß der wegen einer strafbaren Handlung Angeklagte unschuldig ist“; dies deshalb, weil aus dieser Bestimmung gefolgert werden muß, „Die Beweislast für die Schuld liegt bei der Strafverfolgungsbehörde und ein etwa bestehender Zweifel wirkt zugunsten des Angeklagten“ (Bericht der Menschenrechtskommission 488/1966 Österreich gegenüber Italien Abs. 179).

Ferner führt der Verfassungsgerichtshof zu dieser Frage aus: „Wenn von dem einer strafbaren Handlung Angeklagten bis zum gesetzlichen Nachweis seiner Schuld zu vermuten ist, daß er unschuldig ist, muß dies vielmehr noch für jeden Verdächtigen gelten, der überhaupt nicht angeklagt wurde.“ (Erk. des VfGH Slg. 5231.)

Mit der neuen Fassung des § 103 Abs. 2 soll eine weitgehende Entlastung der Exekutive nun zunächst dadurch erreicht werden, daß grundsätzlich die Zustellung der Strafverfügung an den Zulassungsbesitzer möglich sein soll und daß diese Zustellung überdies auch als Aufforderung zur Auskunftserteilung im Sinne des zweiten Satzes der neugefaßten Gesetzesstelle gelten soll.

Beide Möglichkeiten hätten zur Folge, daß umfangreiche Lenkerforschungen hinfällig würden.

Der neugefaßte § 103 Abs. 2 soll darüber hinaus aber auch durch die Bestimmung, daß die Strafverfügung „als Verfolgungshandlung (§ 32 Abs. 2 VStG 1950) auch gegen denjenigen, der im Zeitpunkt der Begehung der Übertretung das Kraftfahrzeug gelenkt oder den Anhänger verwendet hat“ gilt, für die infolge der verwaltungsvereinfachenden Wirkung der neuen Vorschrift voraussichtlich verhältnismäßig wenigen nicht erfaßten Fällen den entscheidenden Vorteil der Verjährung gemäß § 31 Abs. 3 VStG 1950 (drei Jahre nach dem Zeitpunkt des Abschlusses der strafbaren Tätigkeit oder des Aufhörens des strafbaren Verhaltens) bringen und so der Behörde auch in dieser Richtung Entlastung verschaffen. Die in der Neufassung ferner vorgesehene Bestimmung, daß die Strafverfügung als nicht erlassen gilt, wenn der Zulassungsbesitzer binnen einer Woche nach Zustellung der Strafverfügung, d. h. während der Einspruchsfrist gegen die Strafverfügung, der Behörde mitteilt, wer das Kraftfahrzeug im Zeitpunkt der Begehung der angezeigten Verwaltungsübertretung gelenkt oder den Anhänger verwendet hat oder wann er diese Auskunft erteilen kann, soll schließlich die Beweislast von der Behörde wegnehmen und diese mithin auch in dieser Richtung entlasten.

Der zweite Satz dieser Bestimmung, der geltendes Recht ist, soll in Zukunft nur mehr für die Lenkerforschung in den Fällen herangezogen werden, die nicht mit einer Strafverfügung erledigt werden können, sondern eines mündlichen Verfahrens bedürfen. Hier wurde die Pflicht zur Auskunftserteilung „ohne unnötigen Verzug“, d. h. unverzüglich, sobald es in der Macht des Zulassungsbesitzers liegt, festgesetzt; dies entspricht der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes (vgl. Erk. vom 22. Dezember 1969, 1104/69). Lediglich im Falle der ohne Ermittlungsverfahren hinsichtlich der Person des Lenkers erlassenen Strafverfügung soll die Auskunft während der Einspruchsfrist (§ 49 Abs. 1 VStG) erfolgen können. Hier war auch vorzusehen, daß die Nennung der Person des Lenkers erst später erfolgen kann, weil z. B. zwei Personen in Frage kommen, die zu dem fraglichen Zeitpunkt einander beim Lenken ablösen sollten und die sich derzeit auf einer Auslandsfahrt befinden. Wenn der Zulassungsbesitzer nach deren Rückkehr die Auskunft nicht unverzüglich erteilt, macht er sich nach dem zweiten Satz strafbar.

Die Voraussetzungen, unter denen die Strafverfügung als nicht erlassen gelten soll, wurden so eingehend und weit umrissen, daß gewährleistet ist, daß die Strafverfügung wirklich nur dann gilt, wenn auf Grund der Mitteilungen bzw. Unterlassung der Mitteilungen des Zulas-

sungsbesitzers der Verdacht gegen diesen als im Sinne des § 32 Abs. 1 VStG gegeben anzunehmen ist.

Das „Lenken eines Kraftfahrzeuges oder die Verwendung eines Anhängers“ kann auch zwei oder mehreren Personen „überlassen“ werden; sie erfolgt durch Übergabe des Zulassungsscheines und der Fahrzeugschlüssel und kann mit Instruktionen über Zeiten und Wegstrecken verbunden werden, nach denen die betreffenden Personen einander beim Lenken ablösen sollen.

Zu Z. 237:

Siehe zu § 2 Z. 37 b.

Zu Z. 238:

Übereinstimmung mit § 13 Abs. 5

Zu Z. 239:

Siehe zu § 2 Z. 37 b.

Zu Z. 240:

Siehe zu § 2 Z. 37 b.

Zu Z. 241:

Die bezüglichen Genehmigungs- (§ 28 Abs. 4) und Zulassungsbestimmungen (§ 41 Abs. 2 lit. n) waren durch diese Verwendungsvorschrift zu ergänzen.

Zu Z. 242:

Siehe zu § 104 Abs. 2 lit. g.

Zu Z. 243:

Die Praxis zeigt, daß auch hinsichtlich der Breite von Anhängern für einspurige Motorfahräder ein Bedürfnis nach der Möglichkeit einer Ausnahmegewilligung besteht.

Zu Z. 244:

Da sowohl beim Sattelzugfahrzeug als auch beim Sattelanhänger in deren höchsten zulässigen Gesamtgewicht die aufzunehmende bzw. übertragene Sattellast enthalten ist, könnte nach der geltenden Fassung durch zweimaliges Zählen der Sattellast die Grenze von 38.000 kg um bis zu 14.000 kg überschritten werden.

Zu Z. 245:

Auch bei diesen Fahrten sollen die Fahrzeuge mit der gelben „R“-Tafel gekennzeichnet werden.

Zu Z. 246:

Bisher war nicht klargestellt, ob das Abschleppen auf einer Abschleppachse als Ziehen „mit einer starren Verbindung“ oder als „teilweises Hochheben“ anzusehen ist.

Zu Z. 247:

Bisher haben derartige Beleuchtungsvorschriften gefehlt.

Zu Z. 248:

Siehe zu § 2 Z. 37 b.

Zu Z. 249:

Bei der Bewilligung zur Beförderung von mehr als acht Personen mit Lastkraftwagen handelt es sich um eine Maßnahme für Notfälle, von der erfahrungsgemäß nur selten und unter besonderen Umständen (geländegängige Fahrzeuge) Gebrauch gemacht wird. Es ist auch vom Standpunkt der Sicherheit und Bequemlichkeit der Fahrgäste danach zu streben, daß soweit als möglich Omnibusse zur Personenbeförderung eingesetzt werden. Lastkraftwagen für Personenbeförderung werden wegen der Seltenheit der Erteilung von Bewilligungen gemäß § 106 Abs. 5 praktisch nicht erzeugt. Daher wurden die Bauvorschriften (aus § 6 und § 87 Abs. 4), die eine solche dauernde Zweckbestimmung voraussetzen, als Bedingung für die Erteilung der Bewilligung gefaßt. Das Erfordernis einer Versicherungsbestätigung ergibt sich aus Z. IV lit. B des Prämientarifs für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (in der Fassung der Verordnung des Bundesministeriums für Finanzen, BGBl. Nr. 469/1973), derzufolge die Erweiterung der Versicherungsdeckung auf mehr als acht Personen gegen Zahlung einer Zusatzprämie gesondert vereinbart werden muß.

Zu Z. 250:

Siehe zu § 2 Z. 37 b.

Zu Z. 251:

Siehe zu § 20 Abs. 7 vorletzter Satz.

Zu Z. 252:

Siehe zu § 65 Abs. 1 Z. 1.

Zu Z. 252 a:

Siehe § 12 Universitäts-Organisationsgesetz (UOG), BGBl. Nr. 258/1975, und § 13 Allgemeines Hochschul-Studiengesetz, BGBl. Nr. 177/1966.

Zu Z. 252 b:

Siehe zu § 109 Abs. 1 lit. e.

Zu Z. 253:

Siehe zu § 1 Abs. 4.

Zu Z. 254:

Siehe zu § 102 Abs. 5 Einleitung.

Zu Z. 255:

Siehe zu § 1 Abs. 4.

Zu Z. 256:

Die Bestimmungen über die Lenkerprüfung enthalten im § 70 Abs. 7 dritter Satz schon jetzt eine ähnliche Vorschrift. Der in dieser Bestim-

mung enthaltene Grundsatz soll auch bei der Lehrbefähigungsprüfung gelten.

Zu Z. 257:

Siehe zu § 102 Abs. 5 Einleitung.

Zu Z. 258:

Siehe zu § 102 Abs. 5 Einleitung.

Zu Z. 259:

Es soll verhindert werden, daß Personen Übungsfahrten durchführen, die nicht auch gleichzeitig alle sonstigen Voraussetzungen für die Erteilung der angestrebten Lenkerberechtigung erfüllen. Siehe auch zu § 122 Abs. 2; das ärztliche Gutachten ist gemäß § 67 Abs. 2 zweiter Satz ein Jahr gültig, so daß eine zweimalige Untersuchung vermieden ist. — Da eine Einflußnahme auf die Fahrweise des Lernenden durch den Lehrenden bei Motorrädern nicht möglich ist, sollen Übungsfahrten mit Fahrzeugen der Gruppe A nicht erfolgen können.

Zu Z. 260:

Da der Sinn der Übungsfahrt die Ausbildung eines Bewerbers um eine Lenkerberechtigung ist, muß verhindert werden, daß eine Person durch längere Zeit — wenn auch in Begleitung — fährt, ohne eine Lenkerprüfung abzulegen. Den Erfordernissen der Praxis entsprechend sollen eine Befristung und die auch bei Lenkerberechtigungen möglichen Beschränkungen (§ 65 Abs. 2) auch für Übungsfahrten vorgesehen werden können.

Zu Z. 261:

Es soll verhindert werden, daß der Lehrende für die Übungsfahrt beliebige Fahrzeuge verwendet, die nicht den Erfordernissen des Abs. 5 entsprechen.

Zu Z. 262:

Siehe zu § 102 Abs. 5 Einleitung.

Zu Z. 263:

Übereinstimmung mit der Formulierung des § 6.

Zu Z. 264:

Nach der derzeitigen Rechtslage ist die Entziehung der Bewilligung zur Durchführung von Übungsfahrten nicht möglich. Es ist daher ein dringendes Bedürfnis der Praxis, diese Möglichkeit zu schaffen. Desgleichen sind auch die Bestimmungen über die Voraussetzungen erforderlich, unter denen einer Person, der die Bewilligung zur unentgeltlichen, nicht gewerbsmäßig betriebenen Ausbildung eines Bewerbers um eine Lenkerberechtigung entzogen worden ist, eine solche Bewilligung neu erteilt werden darf. Grundsätzlich muß die Bewilligung zur Durch-

führung von Übungsfahrten zu entziehen sein, wenn dem Bewilligungsinhaber die Berechtigung zum Lenken von Kraftfahrzeugen entzogen worden ist. Hierbei hat in den Fällen, in denen die Lenkerberechtigung für die Gruppe entzogen wurde, für die die Bewilligung zur Durchführung von Übungsfahrten erteilt wurde, die Entziehung der Bewilligung zur Durchführung von Übungsfahrten jedenfalls zwingend zu erfolgen. Wurde dem Besitzer der Bewilligung hingegen die Lenkerberechtigung für eine andere Gruppe entzogen, so soll die Bewilligung zur Durchführung von Übungsfahrten nur dann entzogen werden, wenn die Gründe für die Entziehung der Lenkerberechtigung die Entziehung der Bewilligung aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs und des Schutzes des Lernenden erforderlich machen oder zur Annahme führen, daß der Lehrende den Zweck der Übungsfahrten nicht mehr erreichen kann, so etwa, weil sich bei der Entziehung der Lenkerberechtigung herausgestellt hat, daß er die erforderliche fachliche Befähigung nicht mehr besitzt. Wegen der Wichtigkeit der Gründe, die zu einer Entziehung führen, ist auch die aufschiebende Wirkung einer Berufung abzuerkennen.

Zu Z. 265:

Im 125. Stück des Bundesgesetzblattes, Jahrgang 1974, ist unter Nr. 444 die Bundes-Verfassungsgesetznovelle 1974 kundgemacht worden, wonach u. a. der administrative Instanzenzug in Angelegenheiten der mittelbaren Bundesverwaltung, sofern der Landeshauptmann als Rechtsmittelbehörde zu entscheiden hat und nicht durch Bundesgesetz ausnahmsweise auf Grund der Bedeutung der Angelegenheiten ausdrücklich anderes bestimmt ist, beim Landeshauptmann endet. Der Ausdruck „auf Grund der Bedeutung der Angelegenheit“ ist Maßstab für die Verfassungsmäßigkeit solcher abweichender Regelung. Bestimmungen, die bisher ausdrücklich einen Instanzenzug bis zum zuständigen Bundesminister vorsahen, ohne daß dies auf Grund der Bedeutung der Angelegenheit gerechtfertigt ist, müssen aufgehoben werden.

Nach dem § 123 in seiner derzeit geltenden Fassung läuft der Instanzenzug für sämtliche im Kraftfahrgesetz vorgesehenen Amtshandlungen bis zum Bundesminister durch. Es steht aber fest, daß von allen diesen Amtshandlungen nur denjenigen des VII. Abschnittes (Erteilung und Entziehung der Berechtigung zum Lenken von Kraftfahrzeugen) Bedeutung im Sinne des Art. 103 Abs. 4 der eingangs zitierten Bundes-Verfassungsgesetznovelle 1974 zukommen kann. Daraus ergibt sich im Hinblick auf die neue Rechtslage, daß der § 123 dahin gehend zu ändern sein wird, daß der Instanzenzug lediglich hinsichtlich der Angelegenheiten des VII. Abschnittes bis zum Bundesminister für Verkehr

durchläuft. Mit einer solchen Novelle des § 123 würde die derzeit geltende Bestimmung des Durchlaufens des Instanzenzuges bis zum Bundesminister für die Angelegenheiten der sämtlichen sonstigen Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes aufgehoben werden, womit die Anpassung an die Bundes-Verfassungsgesetznovelle 1974 vollzogen wäre.

Da die neugeschaffene Verfassungsrechtslage in vollem Umfang für Bundesgesetze, die nach dem 1. Jänner 1975 erlassen werden, gilt, würde die obige Novelle nicht der Übergangsregelung des Art. VI der Bundes-Verfassungsgesetznovelle 1974 unterliegen und könnte sohin mit Kundmachung in Kraft treten.

Die Beibehaltung des bisherigen dreistufigen Instanzenzuges bei der Erteilung und der Entziehung der Berechtigung zum Lenken von Kraftfahrzeugen muß, wie oben bereits erwähnt, „auf Grund der Bedeutung der Angelegenheit“ als unerlässlich bezeichnet werden. Dies ist bei den Bestimmungen des VII. Abschnittes aus nachstehenden Gründen der Fall: Die gesetzlichen Bestimmungen über die Voraussetzungen für den Besitz einer Lenkerberechtigung müssen aus der Natur der Sache heraus sehr allgemein gehalten sein. Ihre sachgerechte Handhabung ist daher nur möglich, wenn diese unter der Kontrolle einer dritten Instanz bei der Zentralstelle steht. Bei der Entscheidung über die Erteilung und die Entziehung muß einerseits in erster Linie auf die Verkehrssicherheit Bedacht genommen werden, und zwar ohne Rücksicht auf die Bedeutung der Lenkerberechtigung für den Bewerber oder Besitzer oder andere Interessenten. Andererseits aber muß, soweit es die Verkehrssicherheit erlaubt, auch auf die Bedeutung der Lenkerberechtigung für den Bewerber oder Besitzer und andere Interessenten besonders Bedacht genommen werden, da es sich sowohl um Existenzfragen als auch um andere besonders berücksichtigungswürdige Interessen handeln kann, z. B. Versorgungspässe oder Personalmangel bei bestimmten Arten von Berufskraftfahrern, wie Tankkraftwagenlenkern oder Omnibuslenkern. Die große Anzahl der aus den vorerwähnten Interessenkonflikten oft überaus problematischen Fälle, über die abzusprechen ist, und ihre Vielfalt kann nur dann sachgerecht und bundeseinheitlich bewältigt werden, wenn alle Erfahrungen aus der gesamten Rechtsprechung zentral in Evidenz gehalten und verarbeitet werden und die Unterbehörden auf Grund der Ergebnisse dieser Verarbeitung einheitlich informiert und geleitet werden. Überdies wird gerade in Angelegenheiten der Erteilung und Entziehung der Lenkerberechtigung von seiten der Parteien direkt oder indirekt auf Behörden ein erheblicher Druck ausgeübt, dem besonders die Unterbehörden leichter standhalten können, wenn es möglich ist, sich auf wohlgedachte und begründete, allgemein

verbindliche einheitliche Richtlinien der Zentralstelle zu berufen.

Die Beseitigung des unerlässlichen Regulativs einer ministeriellen dritten Instanz würde sehr rasch eine erhebliche lokale Verschiedenheit in der gegenständlichen behördlichen Entscheidungspraxis zur Folge haben. Eine derartige Unterschiedlichkeit in einer Bundessache in Gesetzgebung und Vollziehung würde aber immer häufiger Anlaß zu Beunruhigung und Streit geben.

Zu Z. 266:

Siehe zu § 1 Abs. 4.

Zu Z. 267:

Siehe zu § 1 Abs. 4.

Zu Z. 268:

Siehe zu § 1 Abs. 4.

Zu Z. 269:

Die bisherige Fassung „sind zu bestellen“ hat zu der irrigen Auffassung geführt, daß eine Person, bei der alle Voraussetzungen vorliegen, einen Rechtsanspruch auf die Bestellung zum Sachverständigen hätte. Die nunmehrige Fassung findet sich bereits in § 126 Abs. 2 und 3 und in § 127 Abs. 2 und 3.

Zu Z. 269 a:

Siehe zu § 109 Abs. 1 lit. e.

Zu Z. 269 b:

Siehe zu § 109 Abs. 1 lit. e.

Zu Z. 270:

Siehe zu § 1 Abs. 4.

Zu Z. 270 a:

Siehe zu § 109 Abs. 1 lit. e.

Zu Z. 271:

Siehe zu § 124 Abs. 2.

Zu Z. 271 a:

Siehe zu § 109 Abs. 1 lit. e.

Zu Z. 271 b:

Siehe zu § 109 Abs. 1 lit. e.

Zu Z. 271 c:

Siehe zu § 109 Abs. 1 lit. e.

Zu Z. 272:

Siehe zu § 1 Abs. 4.

Zu Z. 272 a:

Siehe zu § 109 Abs. 1 lit. e.

Zu Z. 272 b:

Siehe zu § 109 Abs. 1 lit. e.

Zu Z. 272 c:

Siehe zu § 109 Abs. 1 lit. e.

Zu Z. 273:

Siehe zu § 1 Abs. 4.

Zu Z. 273 a:

Siehe zu § 109 Abs. 1 lit. e.

Zu Z. 273 b:

Siehe zu § 109 Abs. 1 lit. e.

Zu Z. 274:

Siehe zu § 1 Abs. 4.

Zu Z. 275:

Der Höchstbetrag von 12.000 S für Vergütungen für Sachverständige wurde in § 66 Abs. 2 KDV 1967 mit 1. Jänner 1968 eingeführt und durch die Kraftfahrzeuggesetz-Novelle 1971 unverändert in das Gesetz übernommen. Die seither eingetretenen Veränderungen der wirtschaftlichen Verhältnisse machen eine Anhebung dieser Grenze erforderlich.

Zu Z. 276:

Siehe zu § 1 Abs. 4.

Zu Z. 277:

Siehe zu § 1 Abs. 4.

Zu Z. 278:

Anpassung an das StGB 1974.

Zu Z. 279:

Siehe zu § 1 Abs. 4.

Zu Z. 280:

Siehe zu § 1 Abs. 4.

Zu Z. 281:

Siehe zu § 1 Abs. 4.

Zu Z. 282:

Siehe zu § 1 Abs. 4.

Zu Z. 283:

Siehe zu § 2 Z. 37 b.

Zu Z. 284:

Siehe zu § 2 Z. 37 b.

Zu Z. 285:

Diese Bestimmung ist im KFG unvollständig gefaßt gewesen und war richtigzustellen.

Zu Z. 286:

Siehe zu § 1 Abs. 4. — Analog zu Abs. 7 war auch für den Fall vorzusorgen, daß eine neue Bestimmung nach der Genehmigung eines Fahrzeuges oder seiner Type, aber noch vor seiner ersten Zulassung in Kraft tritt.

Zu Z. 287:

Siehe zu § 1 Abs. 4.

Zu Z. 288:

Die generellen Ausnahmemöglichkeiten für Altfahrzeuge waren den individuellen (Abs. 4) anzugleichen. Je nach Lage des Falles wird das Genehmigungs- oder das erste Zulassungsdatum bzw. das Datum des Importes heranzuziehen sein; dieses zum Beispiel dann, wenn verhindert werden soll, daß Fahrzeuge in der früheren Ausführung unter Berufung auf das Genehmigungsdatum weiter in den Handel gebracht werden und damit die Einhaltung einer neuen Sicherheitsvorschrift umgangen wird; vgl. Art. II lit. c 7. Novelle zur KDV, BGBl. Nr. 450/1975.

Zu Z. 289:

Nach der derzeitigen Rechtslage verliert ein Fahrzeug, das wegen des Zeitpunktes seiner ersten Genehmigung unter eine Ausnahmebestimmung fällt, dieses Vorrecht, wenn es nachträglich — auch wegen Änderung eines anderen technischen Merkmales — neuerlich genehmigt wird. Beispiel: ein vor dem 1. Jänner 1968 typengenehmigtes Fahrzeug braucht keine Verankerungsvorrichtungen für Sicherheitsgurten aufzuweisen; wird es 1973 wegen Einbaus eines stärkeren Motors einzeln genehmigt, so ist nunmehr das Datum der Einzelgenehmigung maßgebend, wodurch die Ausnahmebestimmung nicht mehr anwendbar ist. Die vorliegende Bestimmung soll diese Benachteiligungen beseitigen. Das spätere Genehmigungsdatum soll nur dann maßgebend sein, wenn die Merkmale des Fahrzeuges wesentlich verändert wurden, hinsichtlich dessen die Ausnahmebestimmung anzuwenden war. Beispiel: Fahrzeuge, die vor dem 1. Oktober 1973 genehmigt wurden, sind von den Bestimmungen des § 1 d Abs. 1 KDV über die Begrenzung des Kohlenmonoxids im Auspuffgas befreit. Ein nachträglich eingebauter Motor, der Anlaß zu einer neuen Einzelgenehmigung gibt, muß jedoch den angeführten Vorschriften entsprechen.

Zu Z. 290:

Siehe zu § 40 Abs. 6.

Zu Z. 291:

Siehe zu § 14 Abs. 3.

Zu Z. 292:

Siehe zu § 2 Z. 37 a.

Zu Z. 293:

Siehe zu § 1 Abs. 4.

Zu Z. 294:

Siehe zu § 106 Abs. 5. — Im Hinblick auf die Neufassung des § 1 Abs. 2 lit. d und § 20 Abs. 1

lit. f kann die Mitvollziehung des Bundesministers für Landesverteidigung bezüglich der Scheinwerfer, Leuchten und Rückstrahler (früher gemäß § 14 Abs. 9) entfallen.

Zu Z. 295:

Siehe zu § 136 Abs. 1 lit. 1.

Zu Z. 296:

Siehe zu § 26 a.

Zu Z. 297:

Siehe zu § 1 Abs. 4.

Zu Z. 298:

Gemäß § 3 Abs. 1 Z. 2 lit. a BGBl. Nr. 25/1972 hat der Bundesminister für Gesundheit und Umweltschutz den Kompetenztatbestand „Volks-gesundheit“ vom Bundesminister für soziale Verwaltung (siehe § 136 Abs. 1 lit. e) übernommen; siehe auch Bundesministeriengesetz 1973, BGBl. Nr. 389, Anlage Teil 2 lit. E Z. 3.

Zu Z. 299:

Siehe zu § 1 Abs. 4.

Zu Z. 300:

Siehe zu § 1 Abs. 4.

Zu Art. II:

Art. II will — analog zu § 133 Abs. 1 zweiter Satz — sicherstellen, daß auch „alte“ Lenkerberechtigungen in dem neu vorgesehenen Umfang gelten.

Nach der bisherigen Regelung konnten alle Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen auf Grund einer Lenkerberechtigung für die Gruppe B gelenkt werden, nunmehr umfaßt die Gruppe B nur Fahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis 3500 kg. Da es aber vereinzelte Fahrzeuge geben kann, deren Gesamtgewicht höher ist (z. B. aus Lastkraftwagen umgebaut), soll für sie — zur Vermeidung von Härten — die bisherige Lenkerberechtigung für die Gruppe B genügen.

Zu Art. IV:

1. Auf Grund eingehender technischer und medizinischer Untersuchungen ist es heute bereits als unbestritten anzusehen, daß in der überwiegenden Anzahl von Kraftfahrzeugunfällen die Verletzungsfolgen milder gewesen wären, wenn die betreffenden Lenker und beförderten Personen Sicherheitsgurte angelegt gehabt hätten, oder daß sie glimpflicher ausgefallen oder gar nicht eingetreten sind, eben weil die Betroffenen Sicherheitsgurte benützt hatten. Schätzungen, die von einer in den nordischen Staaten Dänemark, Finnland, Norwegen und Schweden zur Prüfung der mit einer gesetzlichen Pflicht zur

Anlegung von Sicherheitsgurten verbundenen Fragen eingesetzten amtlichen Kommission an-gestellt worden sind, lassen erwarten, daß die Anzahl der tödlichen Unfälle um mehr als ein Drittel und die Anzahl der körperlichen Verletzungen um mehr als ein Viertel vermindert werden könnten, wenn 75 v. H. der Fahrer und Beifahrer von Personenkraftwagen einen Dreipunktgurt verwenden würden. Untersuchungen der schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung haben ergeben, daß durch das Tragen von Sicherheitsgurten 72 v. H. der schweren Verletzungen vermieden werden könnten. Sicher ist, daß in einigen wenigen Fällen gerade die Verwendung eines Sicherheitsgurts Verletzungsfolgen nach sich gezogen hat, doch sind diese Verletzungsfolgen insgesamt gering im Vergleich zu den schweren Schäden, die auf den Nichtgebrauch von Sicherheitsgurten zurückzuführen sind.

Die Erkenntnis über den Wert des Sicherheitsgurts ist, im Verein mit ständigen Hinweisen und Mahnungen der berufenen Stellen, so weit gereift, daß sie heute bald jedem Kraftfahrer einsichtig ist. Erfeulicherweise läßt sich auch feststellen, daß die Verwendung von Sicherheitsgurten eine immer größere Verbreitung findet. Es scheint damit die Zeit gekommen, daß der Gesetzgeber auf den Plan tritt. Bloße Mahnungen und Hinweise allein können keinen anhaltenden und durchschlagenden Erfolg gewährleisten, weil viele Insassen von Kraftfahrzeugen nach wie vor eine Scheu haben, den Sicherheitsgurt anzulegen, sei dies auch bloß aus Leichtfertigkeit oder Bequemlichkeit.

2. Mit der 2. Kraftfahr-gesetz-Novelle, BGBl. Nr. 286/1974, sind die Voraussetzungen für die Verwendung von Sicherheitsgurten insoweit geschaffen worden, als für die dort näher bezeichneten Sitzplätze bestimmter Kraftfahrzeuge die Ausrüstung mit Sicherheitsgurten vorgeschrieben worden ist. Mit der Ausrüstung allein ist es freilich nicht getan, wenn der Gesetzgeber nicht auch folgerichtig den zweiten Schritt setzt und den Gebrauch der Sicherheitsgurte bewirkt. Dies soll mit dem vorliegend entworfenen Art. IV im Verein mit der 3. Kraftfahr-gesetz-Novelle geschehen.

3. Verfassungsrechtliche Bedenken, den Gebrauch von Sicherheitsgurten zur Pflicht zu machen und an den Nichtgebrauch von Sicherheitsgurten zivilrechtliche Folgen zu knüpfen, bestehen nicht; Bestimmungen der österreichischen Grundrechtsordnung stehen einer solchen Regelung nicht entgegen. Der vom Bundesministerium für Justiz im allgemeinen Begutachtungsverfahren versendete Entwurf des Art. IV hatte keine ausdrückliche Pflicht zum Gebrauch von Sicherheitsgurten vorgesehen, weil eine solche Pflicht außerrechtlich als eine Ein-

schränkung der persönlichen Freiheit empfunden werden könnte. Auch wurde ins Treffen geführt, daß ein ausdrückliches Gebot eine wirksame Kontrolle durch die Sicherheitsbehörden bedingen würde, die aber tatsächlich nicht erreicht werden könnte. Im allgemeinen Begutachtungsverfahren ist aber die überwiegende Anzahl der Stellungnahmen für eine ausdrückliche Pflicht zum Gebrauch der Sicherheitsgurte eingetreten, vor allem mit der Begründung, daß sonst für rechtsunkundige Personen nicht mit der nötigen Klarheit herausgestellt werde, mit dem Nichtgebrauch der Sicherheitsgurte werde eine Rechtspflicht verletzt. Die ausdrückliche Pflicht zum bestimmungsgemäßen Gebrauch der Gurte ist nun im Abs. 1 erster Satz verankert.

4. Die Überlegungen zu der Zivilrechtsfolge des Mitverschuldens sind einerseits von der Tatsache getragen, daß die zahllosen Kraftfahrzeugunfälle mit schweren und schwersten Verletzungsfolgen zu einer dringenden Angelegenheit der Volksgesundheit und der Volkswirtschaft geworden sind und daher die Frage des Gurtenegebrauchs die Allgemeinheit in erheblichem Maß angeht, andererseits von der Überzeugung, daß es dem einzelnen, der den Sicherheitsgurt nicht gebraucht, obwohl ihm dies zuzumuten und es mit seinen Aufgaben vereinbar ist, auferlegt werden kann, den Schaden an seinem Körper, der bei bestimmungsgemäßem Gebrauch des Sicherheitsgurtes nicht eingetreten wäre, zumindest teilweise oder ganz selbst zu tragen. Obzwar die bei einem Verkehrsunfall verletzten Personen, die keine Sicherheitsgurte getragen haben, die vollen Leistungsansprüche gegen den Sozialversicherungsträger behalten, sich dessen Zessionsanspruch gegen den Schädiger jedoch dadurch verringert, daß der Deckungsfonds infolge des nunmehr ausdrücklich angeordneten Mitverschuldens des Verletzten gekürzt wird, ist zu hoffen, daß die mit dem Nichtgebrauch der Gurte verbundenen zivilrechtlichen Folgen genügen werden, um die erforderliche Motivationskraft zu entfalten, sich der Sicherheitsgurte zu bedienen. Eine Einschränkung der rechtlichen Wirkungen des Mitverschuldens bloß auf den Ersatz des immateriellen Schadens, also das Schmerzensgeld, wie sie im Begutachtungsverfahren angeregt worden ist, würde zu einer Systemwidrigkeit im Schadenersatzrecht und zu einer Verminderung der Wirksamkeit des Gesetzesbefehls führen, abgesehen davon, daß eine verschiedene Behandlung der einzelnen Arten von Personalschäden den Gerichten zusätzliche und oft schwer lösbare Fragen auflasten würde.

Durch die Wendung im ersten Satz des Abs. 1, daß jeder Lenker und jede beförderte Person „je für sich“ zum bestimmungsgemäßen Gebrauch des Sicherheitsgurtes verpflichtet ist, wird ausgedrückt, daß sich die positive Rechtspflicht nur auf die eigene Person und niemals auf andere bezieht.

5. Nach Abs. 1 zweiter Satz ist die Rechtsfolge, die an den Nichtgebrauch des Sicherheitsgurtes im Fall der Tötung oder Verletzung durch einen Unfall geknüpft wird, das Mitverschulden des Getöteten oder Verletzten an seiner Tötung oder Verletzung. Es ist dies eine Folge, die schon aus dem geltenden Recht abgeleitet werden könnte; denn der Zweck der durch die 2. Kraftfahrzeuggesetz-Novelle gebotene Ausrüstung von Kraftfahrzeugen mit Sicherheitsgurten ist die Milderung von Personenschäden bei Kraftfahrzeugunfällen. Es könnte sohin schon heute die Rechtsmeinung vertreten werden, daß derjenige, der den erkennbaren Zweck der Rechtsnorm durch den Nichtgebrauch des Sicherheitsgurtes mißachtet, an den etwaigen sein Leben oder seine Gesundheit treffenden Unfallsfolgen mitschuldig ist. Um darüber jedoch jeden Zweifel auszuschließen, scheint es notwendig, dies ausdrücklich auszusprechen. Außerdem ist es geboten, durch die ausdrückliche Unterstellung eines Mitverschuldens eine Berufung auf eine bloße culpa levissima auszuschalten.

Hervorzuheben ist, daß der Getötete oder Verletzte selbstverständlich nicht als mitschuldig am Unfall schlechthin, sondern nur an den Unfallsfolgen, seiner Tötung oder seiner Verletzung, soweit diese durch den Nichtgebrauch des Sicherheitsgurtes bedingt sind, anzusehen ist.

Eine ausdrückliche Anordnung, auch das vorschriftswidrige Nichtanbringen der Sicherheitsgurte durch den Zulassungsbesitzer und das Benützen eines vorschriftswidrig nicht mit Sicherheitsgurten ausgerüsteten Kraftfahrzeugs durch den Lenker seien ebenfalls als Mitverschulden im Fall eines Unfalls zu werten, ist nicht erforderlich. Wenn der Zulassungsbesitzer oder der Lenker eine ihm durch das Kraftfahrzeuggesetz 1967 auferlegte Pflicht verletzt hat und diese Unterlassung für die Folgen eines Unfalls mitursächlich ist, so hat er gemäß § 1311 ABGB für die Folgen seines Verhaltens einzustehen; er hat ja „ein Gesetz, das den (zufälligen) Beschädigungen vorzubeugen sucht, übertreten“.

Der dritte Satz des Abs. 1 spricht aus, daß ein Mitverschulden des Geschädigten dann und so weit nicht gegeben ist, als der Nichtgebrauch des Sicherheitsgurtes durch den Geschädigten für seine Verletzung oder seine Tötung nicht ursächlich gewesen ist. Die Umkehr der Beweislast ist dadurch gerechtfertigt, daß der Zweck der Schutzvorschrift in erster Linie die Vermeidung einer Verletzung oder der Tötung des Lenkers und des sonstigen Benützers eines mit Sicherheitsgurten ausgerüsteten Sitzplatzes eines Kraftfahrzeugs ist; es soll dem Verletzer der Rechtspflicht zusätzlich zu der Rechtsfolge des Mitverschuldens eine weitergehende Behauptungslast und Beweispflicht auferlegt werden.

6. Der Abs. 2 umschreibt Sachverhalte, auf die der Abs. 1 nicht anzuwenden ist:

Die Ausnahme der Z. 1 ist notwendig, weil die Pflicht zur Ausrüstung eines Kraftfahrzeugs mit Sicherheitsgurten nur für den Geltungsbereich des KFG 1967 angeordnet ist (§ 1 Abs. 1 KFG 1967: „Die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes sind, sofern im Abs. 2 nichts anderes festgesetzt ist, auf Kraftfahrzeuge und Anhänger, die auf Straßen mit öffentlichem Verkehr . . . verwendet werden, und auf den Verkehr von diesen Fahrzeugen auf solchen Straßen anzuwenden“).

In der Z. 2 werden Lagen berücksichtigt, die den Nichtgebrauch des Sicherheitsgurtes wegen Unzumutbarkeit entschuldigen. Hierzu gehören die Fälle der ganz geringen Gefahr, so daß kein vernünftiger Grund besteht, den Sicherheitsgurt anzulegen (entsprechend dem § 114 Abs. 4 KFG 1967 in der Fassung der 2. KFG-Novelle), aber auch die Besonderheiten der Verkehrslage, die eine uneingeschränkte Bewegungsfreiheit des Fahrers erfordern, wie etwa bei schwierigen Ausweichbewegungen oder — möglicherweise im Einzelfall — bei Fahrten auf einer engen Straße unmittelbar am Seeufer oder im Gebirge.

Die Ausnahme der Z. 3 ist erforderlich, weil bei einer Unmöglichkeit des bestimmungsgemäßen Gebrauches der Schutzzweck des Gesetzes in sein Gegenteil verkehrt würde, wollte man auch in solchen Fällen die ausdrückliche Pflicht belassen. Die im allgemeinen Begutachtungsverfahren im Entwurf noch genannte „persönliche Beschaffenheit des Insassen“, die den Nichtgebrauch des Sicherheitsgurtes wegen Unzumutbarkeit entschuldigt hätte, ist wegen der in zahlreichen Stellungnahmen befürchtete Auslegungsschwierigkeiten nicht aufrechterhalten worden; nun wird nur noch von der Körpergröße gesprochen, was sich auf ein Kind oder einen Menschen von kindlich kleinem Wuchs bezieht, für die der Gebrauch eines Sicherheitsgurtes unmöglich ist, weil sie sich im Fall eines heftigen Anpralls damit erwürgen würden. Das neu eingefügte Tatbestandsmerkmal der „schwersten körperlichen Beeinträchtigung“ soll zwar einerseits auf schwerst behinderte Personen Rücksicht nehmen, bei denen eine Verpflichtung zur Anlegung des Gurtes ein unmögliches Verlangen wäre, aber andererseits verhindern, daß man sich mit Erfolg

auf einen Insektenstich, einen Sonnenbrand oder etwa einen jüngst verheilten Schlüsselbeinbruch berufen kann. Die Einfügung dieser Ausnahmebestimmung scheint auch deswegen erforderlich, weil zu erwarten ist, daß in Zukunft auch weitere Sitzplätze nach kraftfahrrechtlicher Anordnung mit einem Sicherheitsgurt auszurüsten sein werden, so daß es nicht sinnvoll ist, die in der Ausnahmebestimmung genannten Personen etwa auf einen anderen Sitzplatz zu verweisen.

Die in der Z. 4 genannte Ausnahme gründet sich auf die Unvereinbarkeit. Im Bericht des Ausschusses für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft (1097 Blg. NR XIII. GP) hat der Gesetzgeber anlässlich der Beratung der 2. Kraftfahrrecht-Novelle ausgesprochen: „Sollte künftig eine Verpflichtung zur Anlegung des Gurtes gesetzlich festgelegt werden, so wäre bei dieser Gelegenheit über eine Ausnahme (nämlich bei Einsatzfahrten) zu entscheiden. Sollte eine solche Ausnahme beschlossen werden, so wäre die Benutzung des Gurtes entweder freizustellen oder einer Dienst-anweisung zu überlassen.“ Diesem Versprechen des Gesetzgebers für die Zukunft muß nun nachgekommen werden. Um eine diesbezügliche Anordnung verfassungsgesetzlich unanfechtbar zu machen, ist es am zweckmäßigsten, die Besonderheit für solche Fahrzeuge in das Gesetz selbst aufzunehmen. Unvereinbar mit dem Zweck der Fahrt wäre es etwa, vom Beifahrer eines Funkstreifenwagens oder eines Fahrzeuges der Kriminalpolizei, der auf der hinteren Sitzbank zwei Festgenommene sitzen hat und sie bewachen muß, zu verlangen, daß er sich selbst durch Anlegen eines Sicherheitsgurtes in seiner Bewegungsfreiheit einschränkt.

Zu Art. VII:

Zu Abs. 1: Art. I ist als rein legislative Maßnahme einer Vollziehung durch Verwaltungsbehörden nicht zugänglich; die Vollziehung der durch Art. I geänderten Stellen des Kraftfahrrechtsgesetzes bestimmt sich gemäß § 136 KFG.

Zu Abs. 2: Art. IV erster Satz ist mangels der Anwendbarkeit des § 134 KFG und des Art. VII EGVG einer bescheidmäßigen Vollziehung nicht zugänglich; er fällt vielmehr im Zusammenhang mit den übrigen Bestimmungen des Art. IV gelesen unter den Kompetenztatbestand „Zivilrecht“.