

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

Bericht des Verkehrsausschusses

über die Regierungsvorlage (57 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967 geändert (3. Kraftfahrgesetz-Novelle) und zivilrechtliche Bestimmungen über den Gebrauch von Sicherheitsgurten getroffen werden und über die Änderung derselben gemäß § 25 Geschäftsordnungsgesetz 1975 (Zu 57 der Beilagen)

Die technische Entwicklung im Bereich der Konstruktion von Kraftfahrzeugen schreitet immer mehr voran. Dieser Entwicklung passen die Erzeugerstaaten der Fahrzeuge ihre Vorschriften laufend an. Die besondere Lage Österreichs erfordert ein gleiches hinsichtlich der österreichischen Vorschriften (des Kraftfahrgesetzes 1967), da sonst einerseits Fahrzeuge, die den verschärften Vorschriften in ihrem Erzeugerland nicht mehr entsprechen, nach Österreich importiert würden, andererseits in Österreich erzeugte Fahrzeuge nicht mehr exportiert werden könnten. Diese Überlegungen liegen den Neuerungen der technischen Vorschriften des vorliegenden Gesetzentwurfes zugrunde. Die Änderungen der rechtlichen Bestimmungen des Kraftfahrgesetzes 1967 sollen im Bereich der Verwaltung aufgetretenen Unzukömmlichkeiten begegnen und Vereinfachungen einführen. Weiters ist der Text des Kraftfahrgesetzes 1967 an die neue, durch das Bundesministeriengesetz 1973 geschaffene Kompetenzlage anzupassen. Schließlich sollen durch die Einführung neuer Legaldefinitionen der Gesetzestext leichter lesbar gemacht und für die Verwaltungspraxis brauchbare Kurzbezeichnungen eingeführt werden. Im Hinblick auf die große Anzahl von Schädelverletzungen nach Unfällen von Motorradfahrern soll für die Lenker und Beifahrer dieser Fahrzeuge nunmehr die Benützung von Sturzhelmen vorgeschrieben werden, wobei dies als höchstpersönliche Verpflichtung mit rein zivilrechtlichen Folgen sanktioniert wird.

Die gegenständliche Regierungsvorlage, die von der Bundesregierung gemäß § 25 des Geschäfts-

ordnungsgesetzes am 30. November 1976 in mehreren Bestimmungen abgeändert wurde, wurde vom Verkehrsausschuß erstmalig in seiner Sitzung vom 22. Jänner 1976 beraten. Der Ausschuß beschloß, einen Unterausschuß einzusetzen, dem von der Sozialistischen Partei Österreichs die Abgeordneten Alberer, Ing. Hobl, Kittl, Treichl und Troll, von der Österreichischen Volkspartei die Abgeordneten Dr. Fiedler, Hietl, Kammerhofer und Dkfm. DDr. König sowie von der Freiheitlichen Partei Österreichs der Abgeordnete Dr. Schmidt angehörten. Zum Obmann des Unterausschusses wurde der Abgeordnete Troll gewählt, nach dessen Ableben der Obmannstellvertreter Abgeordneter Dkfm. DDr. König die Verhandlungen leitete.

Der Unterausschuß hat die Regierungsvorlage in seinen Sitzungen am 4. März 1976, 29. Juni 1976, 5. November 1976, 18. Jänner 1977, 3. März 1977, 30. März 1977, 28. April 1977, 27. Mai 1977, 22. Juni 1977, 27. September 1977 und 28. September 1977 unter Anhörung von Sachverständigen eingehend beraten und einige Abänderungen vorgeschlagen.

Schon vorher hatte der Verkehrsausschuß am 29. Juni 1976 dem Nationalrat einen Selbständigen Antrag gemäß § 27 Abs. 1 des Geschäftsordnungsgesetzes 1975 unterbreitet, der jene Bestimmungen der Regierungsvorlage — im wesentlichen die zivilrechtlichen Bestimmungen über den Gebrauch von Sicherheitsgurten — enthält, deren Verabschiedung dem Ausschuß noch vor Ende der Session 1975/76 vordringlich erschien.

Am 12. Oktober 1977 hat der Verkehrsausschuß den Bericht des Obmannstellvertreters des Unterausschusses über das Ergebnis der Beratungen im Unterausschuß in Anwesenheit des Bundesministers für Verkehr Lausacker entgegengenommen. In der Debatte ergriffen die Abgeordneten Dkfm. DDr. König, Ing. Hobl, Dr. Schmidt, Glaser, Dr. Fiedler,

Hietl und Kammerhofer sowie der Bundesminister für Verkehr Lauscher das Wort.

Bei der Abstimmung wurde die Regierungsvorlage unter Berücksichtigung der vom Unterausschuß vorgeschlagenen Abänderungen vom Ausschuß einstimmig angenommen.

Ferner hat der Ausschuß über Vorschlag des Unterausschusses die beigedruckte EntschlieÙung angenommen.

Die Abänderungen im Art. I Z. 30 (§ 6 Abs. 10 a und 12 b), 31, 90 (§ 26 a Abs. 1 lit. d), 112, 121, 132, 148, 149, 151, 154, 156, 165, 167, 183, 193, 214, 218, 219, 220, 223, 225, 232, 244 und 298 (§ 136 Abs. 1 lit. c) haben sprachliche Richtigstellungen und Anpassungen zum Gegenstand. Zu den weiteren Abänderungen traf der Ausschuß folgende Feststellungen:

Zu Art. I:

Zu Z. 1 (§ 1 Abs. 2 lit. a):

Für Fahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h besteht zwar eine Obergrenze für den Betriebslärm (siehe § 8 Abs. 1 Z. 3 KDV 1967), jedoch keine Kontrollmöglichkeit für die Exekutive. Diese soll durch Aufnahme des § 58 in den letzten Halbsatz geschaffen werden.

Zu Z. 5 (§ 2 Z. 8 und 9):

Zufolge der Neufassung von § 2 Z. 9 werden bisher als Zugmaschinen angesehene, geländegängige Fahrzeuge mit Allradantrieb (z. B. Unimog) auch weiterhin Zugmaschinen bleiben.

Zu Z. 6 (§ 2 Z. 10):

Gemäß § 65 Abs. 5 letzter Satz ist für Sattelkraftfahrzeuge mit einem Sattelanhänger mit einem höheren höchsten zulässigen Gesamtgewicht als 750 kg eine Lenkerberechtigung der Gruppe E erforderlich; ebenso unterstellt § 104 das Verwenden von Sattelkraftfahrzeugen den Vorschriften über das Ziehen von Anhängern. Durch die bisherige Definition des Sattelkraftfahrzeuges als „zweiteiliger Kraftwagen“ bestand ein scheinbarer Widerspruch zu diesen Bestimmungen, welcher nunmehr beseitigt erscheint. § 65 Abs. 5 letzter Satz und § 104 bleiben somit in vollem Umfang aufrecht.

Zu Z. 16 (§ 2 Z. 30 a):

Zufolge des neugefaÙten § 2 Z. 12 MEG 1950 ist die durch Wägen feststellbare physikalische Größe nunmehr als „Masse“ zu bezeichnen, während die Begriffe „Gewicht“ und „Last“ nicht mehr zu verwenden sind. Da diese Ausdrücke, insbesondere in Zusammensetzungen wie Gesamtgewicht, Eigengewicht, Achslast, usw., als Fachausdrücke des Kraftfahrwesens derzeit nicht ersetzbar sind, soll die Überleitung in Form einer Legaldefinition erfolgen.

Zu Z. 19 (§ 2 Z. 37 a):

Durch die neue Definition der „Bauartgeschwindigkeit“ wird der Anwendungsbereich des EKHG (siehe § 2 Abs. 2 i. d. F. BGBl. Nr. 69/1968) nicht verändert, da die Ausrüstung eines Fahrzeuges nicht als Kriterium angesehen werden kann, das das Erzielen einer bestimmten höheren Geschwindigkeit ausschließt.

Zu Z. 22 (§ 4 Abs. 1):

Solche im letzten Satz angeführten Teile sind insbesondere Bremsleitungen und -beläge sowie Elemente der Lenkvorrichtung. Eine über § 102 Abs. 1 und § 103 Abs. 1 hinausgehende Kontrolle ist dem Lenker oder Zulassungsbesitzer in der Regel nicht möglich; sie soll jedoch in einer Werkstätte erfolgen können, etwa durch Augenschein des Fahrzeuges von unten oder durch Schauöffnungen, keinesfalls nur durch teilweise Zerlegung des Fahrzeuges oder Entfernung von Karosserieteilen, jedenfalls unter den bei einer Überprüfung oder Begutachtung nach dem V. Abschnitt gegebenen Verhältnissen.

Zu Z. 24 (§ 4 Abs. 5 a):

Diese Vorschrift ist auch als erfüllt anzusehen, wenn der Fahrzeughersteller bestimmte Teile des Aufbaues (z. B. die Stoßstangenträger) zum Anbringen eines Abschleppseiles oder einer Abschleppstange vorsieht.

Zu Z. 26 (§ 5 Abs. 1):

Die Verpflichtung des Detailhändlers oder des Benützers, sich zu vergewissern, ob der betreffende Ausrüstungsgegenstand „mit dieser Type übereinstimmt“, geht zu weit. Der Erzeuger oder Importeur hingegen darf gemäß § 35 Abs. 2 das Genehmigungszeichen ohnehin nur an Gegenständen „dieser Type“ anbringen, d. h. nur dann, wenn die Gegenstände hinsichtlich ihrer Beschaffenheit und Wirkung der genehmigten Type desselben Erzeugers übereinstimmen. Zufolge des VwGH-Erkenntnisses vom 18. April 1977, 2539, 2540/76, gilt das Anbieten von Fahrzeugteilen, usw. in einem Zeitungsinserat nicht als „Feilbieten“. Daher liegt auch keine Strafbarkeit vor, wenn die angebotenen Teile trotz Genehmigungspflicht nicht genehmigt sind. Im Interesse der Verkehrssicherheit und auch aus Gründen des Konsumentenschutzes wäre diese Lücke analog zu § 1 Abs. 4 GewO zu schließen.

Zu Z. 30 (§ 6):

Die Abweichungen des § 6 vom Inhalt der Regelung Nr. 13 zum „Homologisierungsübereinkommen“ beziehen sich im wesentlichen auf

- a) die Beibehaltung von bewährten Bauvorschriften, die klarer als die Angaben in der Regelung sind (Abs. 1, 3, 6, 7 b, 10, 11);

- b) die Beibehaltung von Erleichterungen für gewisse Fahrzeugbauarten (z. B. Zugmaschinen, Arbeitsmaschinen; Abs. 2, 7, 10 a);
- c) die Beseitigung von textlichen Unzulänglichkeiten in der Regelung (Abs. 4);
- d) die klarere Hervorhebung der Wirkungsvorschriften (Definitionen wie Verlangsamter, Fremdkraftbremse, Hilfskraftbremse);
- e) die Vorwegnahme von Änderungen der Regelung, die zur Anpassung an die einschlägige EWG-Direktive (71/320 und 75/524/EWG) notwendig sind (Abs. 10).

Zu Abs. 2:

Auch für Motorkarren soll die Ausnahme bereits im Gesetz und nicht bloß in einer gemäß § 91 Abs. 2 zu erlassenden Verordnung festgelegt werden.

Zu Abs. 3:

Hinsichtlich des Erfordernisses der Allradbremse für Zugmaschinen hat sich die Bauartgeschwindigkeitsgrenze von 25 km/h als zu niedrig erwiesen; sie war daher auf 35 km/h hinaufzusetzen; vgl. auch § 3 Abs. 2 erster Satz KDV i. d. F. der 8. Novelle, welche am 1. Oktober 1977 in Kraft getreten ist.

Zu Z. 31. (§ 7 Abs. 1):

Bezüglich einer Beschränkung der Verwendung von Spikesreifen bietet die vorliegende Novelle nach Meinung des Ausschusses folgende ausreichende Möglichkeiten:

- a) Festsetzung einer Geschwindigkeitsbeschränkung (gemäß § 98 Abs. 1),
- b) Kennzeichnung von Fahrzeugen mit Spikesreifen (gemäß § 26 a Abs. 1 lit. e),
- c) Beschränkung auf eine bestimmte Jahreszeit (gemäß § 26 a Abs. 1 lit. a).

Zu Z. 65 (§ 19 Abs. 1 a):

Da derzeit bereits praktisch alle neuen Fahrzeuge mit Alarmlinienanlagen ausgerüstet werden, bringt die obligatorische Ausrüstung mit dieser für die Verkehrssicherheit wertvollen Anlage keine zusätzlichen Kosten mit sich.

Zu Z. 76 (§ 20 Abs. 7):

Da die für Schülertransporte auf Grund von § 11 Abs. 2 der Betriebsordnung für den nichtlinienmäßigen Personenverkehr (i. d. F. BGBl. Nr. 247/1976) vorgeschriebene, vorne und hinten am Fahrzeug anzubringende Tafel aus gelbrot rückstrahlendem Material bestehen muß, wird der hier allgemein aufgestellte Grundsatz, daß nach vorne nie rotes, nach hinten nie weißes oder gelbes Licht rückgestrahlt werden darf, nicht durchbrochen.

Zu Z. 81 (§ 23 Abs. 1):

Wenn der Lenker eines Motorfahrrades oder eines Motorrades einen Sturzhelm trägt, kann er auch mit einer Kopfwendung die Straße hinter sich nicht ausreichend überblicken. Daher sollen auch solche Fahrzeuge mit wenigstens einem Rückblickspiegel ausgerüstet sein müssen.

Zu Z. 87 und 88 (§ 26):

Da die internationalen Normen (Regelung Nr. 25 zum Homologisierungsübereinkommen) derzeit noch überarbeitet werden, wäre die Einführung sowohl der obligatorischen Ausrüstung der Fahrzeuge mit Kopfstützen als auch einer obligatorischen Typengenehmigung verfrüht. Daher war vorerst sicherzustellen, daß bei der Genehmigung der Fahrzeugsitze unzulängliche Kopfstützen, die den Benutzer oder andere Personen (Fondspassagiere) offensichtlich gefährden können, untersagt werden.

Zu Z. 92 (§ 28 Abs. 3):

Im Hinblick auf die Regelung des § 39 a kann sich die Festsetzung des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes und der höchsten zulässigen Achslasten nicht mehr an „der Bauart des Fahrzeuges“ orientieren.

Zu Z. 101 (§ 30 Abs. 1 a):

Aus dieser Vorschrift ergeben sich keine zivilrechtlichen Folgen, wie etwa Nichtigkeit eines Kaufvertrages.

Zu Z. 105 (§ 30 Abs. 8):

Auf Verlangen der Behörde soll jedermann, der den Typenschein für ein Fahrzeug in Verwahrung hat (z. B. auch ein Kreditinstitut), verpflichtet sein, diesen, auch zur Vornahme von Eintragungen (z. B. daß vor einer Neuzulassung eine besondere Überprüfung vorzunehmen ist), vorzulegen. Bei nicht zugelassenen Fahrzeugen soll der letzte Zulassungsbesitzer über den Verbleib des Typenscheines Auskunft geben.

Zu Z. 106 (§ 31 Abs. 4):

Die im § 30 Abs. 8 für den Typenschein vorgesehene Regelung muß in gleicher Weise auch für den Bescheid über die Einzelgenehmigung gelten.

Zu Z. 110 (§ 32 Abs. 5 und 6):

Zur Vermeidung einer Verwechslung mit der Überprüfung nach §§ 55 und 56 soll hier nur von Prüfung gesprochen werden. Bei der Prüfung hat die Behörde möglichst schonungsvoll vorzugehen. Für Beschädigungen und Wertminderungen, die unvermeidlich sind, besteht ungeachtet ihres Ausmaßes kein Entschädigungsanspruch.

Zu Z. 111 (§ 33 Abs. 1):

Beim Anbringen anderer Felgen oder Auspuffanlagen, welche derzeit nicht der Typengenehmigungspflicht unterliegen, kann auf die Anzeige an den Landeshauptmann verzichtet werden, wenn diese Ausstattungsgegenstände bereits einmal an der betreffenden Fahrzeugtype geprüft und für diese geeignet befunden wurden, und wenn der Nachweis hierüber vorliegt (z. B. durch die vom Händler mitgelieferte Bescheidkopie). Die materielle Regelung hätte in der KDV 1967 (im § 22 a) zu erfolgen.

Zu Z. 113 (§ 34 Abs. 1):

Unter den Begriff der „besonderen Gegebenheiten, unter denen diese Fahrzeuge verwendet werden“, fällt auch die Verwendung von Zugmaschinen, insbesondere im Wein- oder Obstbau, bei der von der Ausrüstung mit Schutzvorrichtungen abgesehen werden kann. Aus Zweckmäßigkeitserwägungen sollte das Verfahren über die Ausnahmegenehmigung an den Landeshauptmann delegiert werden; siehe § 22 b KDV.

Zu Z. 125 (§ 39 Abs. 1):

Einem oftmals aus Kreisen der Wirtschaft geäußerten Wunsch folgend, wurde die Möglichkeit geschaffen, überschwere Fahrzeuge, die leer fahren und dabei die allgemein geltenden Gewichtsgrenzen nicht überschreiten, auf allen Straßen zu verwenden.

Zu Z. 126 (§ 39 Abs. 3):

In der Praxis kommt es häufig vor, daß solche (Spezial-)Fahrzeuge vermietet oder verliehen werden und erst vom Mieter oder Entlehner die Zulassung (meist kurzfristig nur für einen Transport) beantragt wird. Dies widerspricht jedoch derzeit dem § 37 Abs. 2 (Einleitung).

Zu Z. 127 (§ 39 a):

Fahrzeuge mit einem Höchstgewicht (§ 2 Z. 32 a) über den allgemeinen Grenzen (§ 4 Abs. 7) unterliegen, sofern sie nicht nach § 34 genehmigt und gemäß § 39 zugelassen sind, hinsichtlich ihrer Verwendung keinerlei Einschränkungen, z. B. auf bestimmten Routen. Zur Erleichterung einer Kontrolle sollen sie aber gesondert gekennzeichnet sein. Für die Ausnutzung der vollen, auf Grund des Höchstgewichtes gegebenen Ladekapazität bedürfte es einer Ausnahmegenehmigung, die nur unter den im § 34 Abs. 1 angeführten Voraussetzungen erteilt werden kann. Gleiches gilt auch bezüglich der Achslasten.

Zu Z. 130 (§ 40 Abs. 6):

Eine ausdrückliche Bestimmung, daß Anträge nur schriftlich einzubringen sind, ist entbehr-

lich. — Die Verständigung der Kammerorganisation von der Zulassung soll dieser die Führung von Evidenzen über die gewerblich verwendeten Fahrzeuge erleichtern. — Bei der eingeschränkten Zulassung wird bereits derzeit vorausgesetzt, daß sich die Unterlagen für die Zulassung bei der Standortbehörde befinden (vgl. z. B. § 61 Abs. 2 bis 4). Eine konkrete Bestimmung über die Einreichung der Unterlagen fehlt aber.

Zu Z. 142 (§ 49 Abs. 4):

Für Gelenkkraftfahrzeuge wird nur ein einheitliches Kennzeichen zugewiesen; dies soll auch weiterhin so gehandhabt werden. Daher soll auch die hintere Kennzeichentafel nicht den für Anhänger vorgeschriebenen roten Rand aufweisen.

Zu Z. 147 (§ 55 Abs. 3):

Die Notwendigkeit weiterer Prüfungen des Fahrzeuges richtet sich nach § 57 Abs. 1.

Zu Z. 149 (§ 56 Abs. 1):

Es soll der Behörde freigestellt sein, im Zuge der besonderen Überprüfung statt des Sachverständigengutachtens nach § 57 Abs. 1 auch ein Gutachten eines gemäß § 57 a zur wiederkehrenden Begutachtung ermächtigten Vereines oder Gewerbetreibenden heranzuziehen.

Zu Z. 152 (§ 57 Abs. 4):

Die Vertrauenswürdigkeit ist auch bei juristischen Personen in sinngemäßer Weise zu erheben. — Im Hinblick auf das neueingeführte Kriterium der Vertrauenswürdigkeit ist die ausdrückliche Versagung eines Rechtsanspruches auf die Ermächtigung entbehrlich. — Wenn sich aus der Anzeige von Änderungen keine Verschlechterung im Hinblick auf das Personal und die Einrichtungen ergibt, ist keine weitere Amtshandlung der Behörde erforderlich.

Zu Z. 153 (§ 57 Abs. 6):

Da Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen zur entgeltlichen Personenbeförderung (Taxis und Mietwagen) nicht der wiederkehrenden Begutachtung (sondern der behördlichen Überprüfung) unterliegen, erhalten sie auch keine Begutachtungsplakette. Dies hat zu vielen Anzeigen wegen vermeintlicher Übertretung des § 36 lit. e geführt, wobei die bezüglichen Strafverfahren nach Aufklärung regelmäßig einzustellen waren. Um diese unnötige Belastung der Parteien und der Behörden zu vermeiden, sollen diese Fahrzeuge nunmehr auch Begutachtungsplaketten erhalten, auf denen das Datum der nächsten Überprüfung zu lochen ist. Wenn das Fahrzeug nicht mehr gewerblich verwendet wird und daher zu begutachten ist,

ergibt sich aus der Lochung der Zeitpunkt der nächsten Begutachtung. Sollte diese aber (bei Wechsel der Verwendungsbestimmung innerhalb der ersten fünf Jahre) nach § 57 a erst zu einem späteren Zeitpunkt fällig sein, so ist gemäß § 57 a Abs. 6 zweiter Satz eine entsprechende Plakette auszufolgen.

Zu Z. 155 (§ 57 a Abs. 1):

Die Grundsatzbestimmung über die wiederkehrende Begutachtung ist darauf abzustellen, daß das Fahrzeug zu bestimmten Zeitpunkten, d. h. am 3., 5., 6., 7. usw. Jahrestag der Zulassung zu begutachten ist. Auf die aus praktischen Gründen im Abs. 3 gewährten Toleranzfristen ist hier nicht Bezug zu nehmen.

Zu Z. 157 (§ 57 a Abs. 3):

Im Hinblick auf die Streichung des letzten Satzes im § 56 Abs. 1 war deutlicher zum Ausdruck zu bringen, daß freiwillig jederzeit eine Begutachtung vorgenommen werden kann, insbesondere bei Versäumung der Frist von sechs Monaten. Auch die freiwillige Begutachtung verändert nicht den Zeitpunkt der nächsten Begutachtung; dies muß jedoch zur Vermeidung eines Umkehrschlusses ausdrücklich gesagt werden.

Zu Z. 158 (§ 57 a Abs. 4):

Die bisherige Regelung hat nur die Ausstellung positiver Gutachten vorgesehen, somit wurde für Fahrzeuge, die nicht den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit entsprechen, kein Gutachten ausgestellt. Daher konnten auch keine statistischen Angaben über Mängel an den Fahrzeugen gesammelt werden. Daher soll nunmehr stets ein (wenn auch negatives) Gutachten erstellt werden, und zwar auch dann, wenn das Fahrzeug von dem begutachtenden Gewerbetreibenden selbst repariert wird.

Zu Z. 159 (§ 57 a Abs. 5):

Da zufolge der Änderung zu Abs. 4 nunmehr auch negative Gutachten erstellt werden können, kann die Ausgabe der Begutachtungsplakette nur bei verkehrs- und betriebssicherem Zustand des Fahrzeuges, d. h. bei einem positiven Gutachten oder bei Reparatur nach einem negativen, erfolgen.

Zu Z. 162 (§ 57 a Abs. 10):

Da nunmehr auch negative Gutachten erstellt werden können (siehe zu Abs. 4), liegt die sparsamste Methode der Lieferung statistischer Angaben in der Übersendung einer dritten Ausfertigung (Durchschlag) des Gutachtens an das Österreichische Statistische Zentralamt.

Zu Z. 163 (§ 58 Abs. 1):

Die im § 58 Abs. 1 vorgesehene Abnahme des Zulassungsscheines und der Kennzeichentafeln ist darauf abgestellt, daß „die Verkehrssicherheit durch die weitere Verwendung des Fahrzeuges gefährdet“ wird und setzt somit die Verwendbarkeit, d. h. die Fahrfähigkeit des Fahrzeuges voraus. Zur Durchführung dieser Maßnahmen auch gegen (z. B. durch Unfallseinwirkung) fahrunfähige Fahrzeuge besteht kein unmittelbares Bedürfnis. Hier wird vielmehr eine Meldung an die Zulassungsbehörde angezeigt sein, die das Fahrzeug nach erfolgter Reparatur gemäß § 56 zu überprüfen haben wird. Normadressat dieser Vorschrift ist ausschließlich das einschreitende Exekutivorgan.

Zu Z. 164 (§ 59 Abs. 3):

Gemäß der Wertgrenzennovelle 1976, BGBl. Nr. 91, betragen die Haftungssummen, welche gemäß § 59 Abs. 3 als Mindestversicherungssummen gelten:

- 1,2 Mill. S für eine geschädigte Person,
- 3,6 Mill. S für mehrere geschädigte Personen,
- 0,27 Mill. S, gemäß § 59 Abs. 3 Z. 3 jedoch 0,36 Mill. S für Sachschäden.

Diese Beträge werden, insbesondere hinsichtlich von Sachschäden, als unzureichend angesehen, weshalb eine Verdopplung angezeigt erscheint. Hierbei soll aber an der Berechnungsquote der Sachschadensumme festgehalten werden. Somit ergibt sich nunmehr eine allgemeine Summenkombination von 2,4 Mill. S/7,2 Mill. S/0,72 Mill. S; für Omnibusse, Omnibusanhänger und Lastkraftwagen zur Personenbeförderung bleibt die Staffelung für je angefangene fünf Plätze erhalten.

Zu Z. 165 (§ 61 Abs. 2):

Die derzeitige Fassung des Abs. 2 enthält detaillierte Bestimmungen kanzleitechnischer Art über die Verständigung des Versicherers von der Zulassung des Fahrzeuges. Einerseits sollte diese Materie nicht im Gesetz, sondern im Erlaßweg geregelt werden, andererseits verhindert sie die Anwendung anderer Verständigungsmethoden, z. B. Sammelverständigung mittels Datenträger. Daher war Abs. 2 auf die sachliche Verpflichtung der Behörde zu beschränken.

Zu Z. 174 (§ 66 Abs. 2 lit. a bis d):

Zu lit. a: Siehe BGBl. Nr. 232/1977.

Zu lit. b: Die Auslassung des § 203 StGB (die schwerere Form, während § 204 die leichtere Form darstellt) beruhte auf einem Versehen.

Zu lit. c: Die Hereinnahme des § 79 StGB ist nicht gerechtfertigt, da der vorzügliche Zweck dieser Bestimmung in der Berücksichtigung des

Einwirkens des Geburtsaktes auf den Geistes- und Gemütszustand der Kindesmutter während der Tat liegt.

Zu Z. 175 (§ 66 Abs. 3):

Die Entziehung der Lenkerberechtigung ist keine Bestrafung, sondern eine Sicherungsmaßnahme. Die strafbaren Handlungen, welche im Abs. 2 als bestimmte Tatsachen im Sinne des Abs. 1 angeführt werden, sind daher für die Entziehung der Lenkerberechtigung nur insofern von Belang, als daraus Rückschlüsse auf mangelnde Verkehrszuverlässigkeit gezogen werden können. Wenn daher jemand zwar eine strafbare Handlung begangen hat, sich aber während eines darauffolgenden Zeitraumes von einem Jahr nichts mehr (auch keinen Verstoß gegen die Verkehrssicherheit) zuschulden kommen ließ, ist ein Rückschluß auf mangelnde Verkehrszuverlässigkeit unrichtig und unzulässig. Der Betroffene hat ja bewiesen, daß er ungeachtet seiner strafbaren Handlung nicht verkehrsunzulässig ist.

Zu Z. 179 (§ 67 Abs. 6):

Auch bei der Aufhebung der Beschränkung einer Lenkerberechtigung soll nur ein Ergänzungsgutachten (statt einer vollen Lenkerprüfung) einzuholen sein.

Zu Z. 180 (§ 68 Abs. 3):

Die bisher vorgesehene einjährige Fahrpraxis auf Kraftwagen vor Erteilung der Lenkerberechtigung für die Gruppe E hat sich nicht als zielführend erwiesen.

Zu Z. 182 (§ 70 Abs. 1):

Unbeschadet der Regelung des § 64 Abs. 4 soll auf Antrag der Partei auch eine Lenkerberechtigung für Kleinmotorräder erworben werden können, ohne daß sich diese automatisch auf den vollen Umfang der Gruppe A ausweitet. Bei der Lenkerprüfung für diese Lenkerberechtigung entfällt der theoretisch-technische Teil. Zur Ausdehnung auf den vollen Umfang der Gruppe A muß eine Ergänzungsprüfung abgelegt werden; vgl. § 67 Abs. 6.

Zu Z. 184 (§ 70 Abs. 5):

Wenn eine beschränkte Lenkerberechtigung beantragt wird, muß das Prüfungsfahrzeug auch dieser Beschränkung entsprechen.

Zu Z. 187 (§ 75 Abs. 5):

Für das Verfahren bei der Entziehung der Lenkerberechtigung gilt derzeit die allgemeine Regelung des § 73 AVG, die die Behörden verpflichtet, über Anträge und Berufungen ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber sechs Monate nach deren Einlangen den Bescheid zu

erlassen. Die Berufung gegen einen Bescheid, mit dem die Lenkerberechtigung entzogen wird, hat keine aufschiebende Wirkung. Es scheint aber unbillig, auch im Verfahren bei der Entziehung der Lenkerberechtigung der Behörde die Möglichkeit einzuräumen, erst nach sechs Monaten zu entscheiden. In der Praxis kommt es nämlich dadurch des öfteren zu einem „kalten Entzug“, da etwa bei einer Entziehungsdauer von sechs Monaten eine Berufung in den meisten Fällen von vornherein sinnlos ist. Die Berufungsinstanz kann nach der derzeitigen Rechtslage nicht dazu verhalten werden, so früh zu entscheiden, daß durch die Erlassung der Berufungsentscheidung im Falle einer unbegründeten Entziehung die Entziehungsdauer abgekürzt wird. Im Interesse der Verkehrssicherheit muß einer Berufung gegen einen Entziehungsbescheid natürlich die aufschiebende Wirkung aberkannt werden. Es müßte andererseits gewährleistet sein, daß bei ungerechtfertigter Entziehung eine Berufung zu einer raschen Entscheidung führt. Daher wäre als Sonderregelung zum § 73 AVG die Entscheidungsfrist auf drei Monate herabzusetzen.

Zu Z. 201 (§ 90 Abs. 4 lit. b):

Es war für den Fall vorzusehen, daß durch die technische und industrielle Entwicklung die derzeitige Obergrenze für die Gewährung von Erleichterungen (Bauartgeschwindigkeit bis 25 km/h) erhöht wird (z. B. auf 30 km/h) und daß dann ebenfalls Bedarf für gewisse Erleichterungen bestehen wird.

Zu Z. 208 (§ 92 Abs. 6 Z. 6):

Siehe zu § 59 Abs. 3. — Die derzeitigen Haftungshöchstbeträge nach dem EKHG für Fahrzeuge zur Beförderung gefährlicher Güter betragen 1,2 Mill. S für eine geschädigte Person, 12 Mill. S für mehrere geschädigte Personen, 0,67 Mill. S für Sachschäden. — Nunmehr soll für diese Fahrzeuge die Summenkombination 2,4 Mill. S/12 Mill. S/1,8 Mill. S als Mindestversicherungssummen gelten, wobei der erste Betrag der allgemeinen Regelung (§ 59 Abs. 3) angepaßt ist; der zweite Betrag soll zur vollen Abdeckung der Haftung nach dem EKHG (§ 15 Abs. 3 Z. 1 und 2) dienen; der dritte Betrag soll — wie bisher — ein Viertel der Ereignissumme (valorisiert mit § 59 Abs. 3) betragen.

Zu Z. 217 (§ 98 Abs. 1):

Durch die Festsetzung einer Höchstgeschwindigkeit für Langgutfahren mit 50 km/h soll erreicht werden, daß solche Transporte auch auf Autobahnen erfolgen können, wo sie den Verkehr weniger behindern als auf sonstigen Straßen. Langgutfahren, deren Dimensionen die im § 2 Z. 39 angeführten übersteigen, sind nur mit

Bewilligung des Landeshauptmannes zulässig, welcher auch die Höchstgeschwindigkeit und die zu benützenden Straßenzüge vorschreibt (§ 101 Abs. 5).

Zu Z. 222 (§ 101 Abs. 1 a):

In vielen Fällen ist weder dem Zulassungsbesitzer noch dem Lenker eines Fahrzeuges die Überwachung des Beladungsvorganges zumutbar oder möglich. Tatsächlich wird demjenigen, der beladet oder beladen hat, sowie dem hiefür mitverantwortlichen Auftraggeber, Dulder oder Helfer die eigentliche Anordnungsbefugnis für die Menge des aufzuladenden Gutes zukommen. Daher soll dem hiefür Anordnungsbefugten auch die Einhaltung der Vorschriften über die Beladung, insbesondere über das höchste zulässige Gesamtgewicht, obliegen.

Zu Z. 226 (§ 101 Abs. 7):

Von der Bestimmung des ersten Satzes soll vorzugsweise nur dann Gebrauch gemacht werden, wenn die Waage wenigstens annähernd in der Richtung des Fahrzieles liegt.

Zu Z. 228 (§ 102 Abs. 2):

Bei der Genehmigung des Fahrzeuges wird der Lenkerplatz, der insbesondere bei Arbeitsmaschinen auch ein Stehplatz sein kann, festgelegt. Allerdings besteht derzeit keine Vorschrift, die ein Lenken etwa vom Beifahrersitz aus verbieten würde.

Zu Z. 229 (§ 102 Abs. 4):

Das unnötige Laufenlassen des Motors ist nicht „sachgemäßer Betrieb“ und daher bereits derzeit untersagt. Wann dieser Umstand vorliegt, muß im einzelnen Fall beurteilt werden, da insbesondere bei Verkehrsstockungen deren Dauer nicht vorhersehbar ist. Beim durch die Verkehrslage in einem Straßentunnel erzwungenen Anhalten muß aber jederzeit der Motor abgestellt werden, jedoch mit der auch im Abs. 6 vorgesehenen Ausnahme für Kühlfahrzeuge.

Zu Z. 230 (§ 102 Abs. 5):

Aus Gründen der Einfachheit der Kontrolle sollen — ebenso wie das laut lit. f zu kontrollierende Fahrtenbuch — auch die gewerberechtlichen Dokumente vorzuweisen sein. Hier kommt in Frage

1. die Werkverkehrskarte (§ 9 Abs. 2 Güterbeförderungsgesetz, BGBl. Nr. 63/1952),
2. Bewilligungen gemäß § 7 Abs. 1 leg. cit.,
3. Ausweise gemäß § 4 der Verordnung BGBl. Nr. 300/1961,
4. Frachtpapiere zum Nachweis des Vorliegens von Ausnahmen gemäß §§ 5 und 7 dieser Verordnung,

5. Bewilligungen gemäß § 9 Gelegenheitsverkehrsgesetz, BGBl. Nr. 85/1952,

6. Beförderungspapiere zum Nachweis des Vorliegens von Ausnahmen gemäß §§ 1 und 2 der o. a. Verordnung,

7. der Schülerbeförderungsausweis gemäß § 7 a der Verordnung BGBl. Nr. 289/1955,

8. der Taxilenkerausweis gemäß § 32 dieser Verordnung.

Die bisher nur bei Kraftfahrzeugen ohne Führerhaus angenommenen Gründe für eine Ausnahme vom Mitführen der Papiere auf Arbeitsfahrten (Umkreis 10 km) treffen generell auch bei allen Zugmaschinen, Motorkarren und Arbeitsmaschinen zu. Die Bedingung, daß das Mitführen der Dokumente nur bei einer Erschwerung oder bei Gefahr eines Verlustes nicht erfolgen muß, war aus Gründen der Schwierigkeiten bei der Vollziehung nicht länger aufrechtzuerhalten.

Zu Z. 233 a (§ 103 Abs. 2):

Für die Auskunftserteilung bei schriftlicher Anfrage (siehe § 123 Abs. 4) war eine Frist zu bestimmen. Im Hinblick auf die einschlägige Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes ist der Zulassungsbesitzer nach der derzeitigen Rechtslage nur dann zur Auskunft verpflichtet, wenn er sein Kraftfahrzeug einer anderen Person überlassen hat, nicht jedoch dann, wenn er es selbst gelenkt hat. Ebensolche Schwierigkeiten ergeben sich bei einer Personenmehrheit als Zulassungsbesitzer, da innerhalb einer solchen Personenmehrheit nicht von einem „Überlassen“ gesprochen werden kann.

Zu Z. 236 (§ 103 Abs. 5 a):

Aus Sicherheitsgründen erscheint es angezeigt, die Bremsanlagen, die Lenkung und die Bereifung auch von Omnibussen, die nicht im Liniendienst verwendet werden, sowie von Tankfahrzeugen (siehe zu § 92 Abs. 6 Z. 8) halbjährlich zu kontrollieren, soweit dies nicht ohnehin bei der wiederkehrenden Überprüfung durch die Behörde erfolgt. Diese Prüfung soll durch geeignete Fachkräfte erfolgen (analog zu § 35 Abs. 1 der 1. Durchführungsverordnung zum Kraftfahrlineiengesetz, BGBl. Nr. 206/1954). Die Vornahme der Prüfung ist gemäß § 48 Abs. 2 lit. a KDVG 1967 bzw. § 24 Abs. 2 lit. a Tankfahrzeugverordnung in das Wagenbuch des Fahrzeuges einzutragen; diese Eintragung ist anlässlich der wiederkehrenden oder einer besonderen Überprüfung zu kontrollieren.

Zu Z. 237 (§ 103 Abs. 6):

Die Praxis macht es erforderlich, daß auch andere als die in lit. a und b angeführten Dienstkraftwagen nicht als solche erkennbar sein sollen, wie z. B. Fahrzeuge zur Kontrolle oder Überwachung kommunaler Bautätigkeit.

Zu Z. 256 (§ 113 Abs. 2):

Eine generelle Befreiung von der Bestellung eines Fahrschuldleiters würde zu weit gehen; daher soll diese Befreiung nur einmal auf längstens fünf Jahre erteilt werden können.

Zu Z. 257 (§ 114 Abs. 3):

Wenn der Schüler selbst das Fahrzeug beistellt (z. B. bei der Ausbildung eines Invaliden), handelt es sich nicht um ein „Schulfahrzeug“. Dennoch müssen auch diese Fahrzeuge entsprechend gekennzeichnet sein.

Zu Z. 259 b (§ 116 Abs. 3):

Die bisherige Fassung des § 116 Abs. 3 und des § 118 Abs. 4 hat zwei für die Vollziehung bedeutsame Probleme ergeben. Einerseits war unklar, ob die zweimalige Wiederholung der Lehrbefähigungsprüfung im Verlauf desselben Verfahrens zulässig ist oder ob — bei strikter Anwendung der Grundsätze des AVG 1950 — jeweils ein neuerliches Verfahren eingeleitet werden muß. Dies soll nun zu der Vereinfachung im Sinne der ersten angeführten Variante eindeutig ausgesprochen werden. Ferner war bisher eine Person, die die Prüfung dreimal nicht bestanden hat, auf Lebenszeit vom Fahr(schul)lehrerberuf ausgeschlossen. Nunmehr soll nach Ablauf von fünf Jahren neuerlich die Lehrerberechtigung angestrebt werden können.

Zu Z. 262 (§ 118 Abs. 4):

Siehe zu § 116 Abs. 3.

Zu Z. 269 (§ 123 Abs. 1):

Gemäß Art. 103 Abs. 4 B-VG i. d. F. der Novelle 1974 ist für die mittelbare Bundesverwaltung nur ein zweistufiges Verfahren vorgesehen. Nach der derzeitigen Regelung ist aber in diesen Angelegenheiten der Rechtszug zum zuständigen Bundesminister eröffnet. Dies ist aber gemäß Art. VI Abs. 1 lit a B-VG-Novelle 1974 nur zulässig, wenn „es ausnahmsweise auf Grund der Bedeutung der Angelegenheit gerechtfertigt ist“. Dies wird aber nur in besonders schwerwiegenden Fällen der Entziehung der Lenkerberechtigung zutreffen, sodaß der Rechtszug an die dritte Instanz auf eine Entziehungsdauer von mindestens fünf Jahren zu beschränken war. Ferner verfügt das rechtsuchende Publikum nunmehr auch über das Beschwerderecht an die Volksanwaltschaft, weshalb die allgemeine Beibehaltung der dritten Rechtsstufe in kraftfahrrechtlichen Verfahren obsolet erscheint.

Zu Z. 269 a (§ 123 Abs. 4):

Der Verkehrsausschuß konnte den Vorschlag in Art. I Z. 236 der Regierungsvorlage auf

Änderung des § 103 Abs. 2 betreffend die Erhebungen über die Person des Lenkers eines Kraftfahrzeuges wegen schwerwiegender rechtlicher Bedenken nicht annehmen. Der Verkehrsausschuß ist jedoch der Ansicht, daß für Zwecke der Lenkererhebungen die Exekutivorgane, außer bei Gefahr im Verzug, nicht herangezogen werden sollen. Im Hinblick auf eine rationelle Verwaltung sollen solche Erhebungen grundsätzlich schriftlich oder telefonisch gepflogen werden, dies insbesondere dann, wenn die Behörde über eine Anlage zur elektronischen Datenverarbeitung verfügt. Solche Anlagen sollten nach Möglichkeit im ganzen Bundesgebiet aus den im § 39 Abs. 2 AVG angeführten Gründen eingesetzt werden; vgl. auch Art. 35 Abs. 4. des Wiener Übereinkommens über den Straßenverkehr 1968. — Der Abs. 4 zu § 123 schränkt die Verpflichtung des Zulassungsbesitzers zur Auskunfterteilung über die Person des Lenkers in keiner Weise ein.

Zu Z. 284 (§ 128):

In Ausübung des Weisungsrechtes wird das Bundesministerium für Verkehr umgehend einen Fragenkatalog für den theoretischen Teil der Lenkerprüfung zu erstellen und für verbindlich zu erklären haben, um eine größere Objektivierung dieser Prüfung zu erzielen. Ein gleiches gilt hinsichtlich von Checklisten für die Einzelprüfung und für die Überprüfung von Fahrzeugen. Hinsichtlich der besonderen Eignung der Sachverständigen ist ein strenger Maßstab anzulegen; so wird z. B. bei Sachverständigen für die Lenkerprüfung die Eignung zu überprüfen sein, wenn das Ergebnis der von ihnen abgenommenen Prüfungen erheblich vom allgemeinen Durchschnitt abweicht.

Zu Z. 294 a (§ 133 Abs. 8):

Auch bei der Erweiterung der Eintragungen über das Lenken von Motorrädern auf den vollen Umfang der Gruppe A soll nur eine Ergänzungsprüfung abzulegen sein. Ihr Umfang wird in der gemäß § 70 Abs. 8 zu erlassenden Verordnungsbestimmung zu regeln sein.

Zu Z. 295 (§ 134 Abs. 3 bis 5):**Zu Abs. 3:**

Im Hinblick auf die durch die VStG-Novelle eröffneten Möglichkeiten war auch im KFG die Frage der Organstrafverfügung zu regeln. Die mit Organstrafverfügung gemäß § 50 VStG zu ahndenden Übertretungen des KFG wurden zuletzt mit Erlaß des Bundesministeriums für Verkehr vom 18. Oktober 1974, Z. 57 611-IV/4-74, festgesetzt. In diesem Katalog wurden nur geringfügige Delikte aufgenommen, für die nunmehr der Strafsatz von 100 S als ausreichend an-

649 der Beilagen

9

gesehen werden kann. Bei den Übertretungen des KFG handelt es sich — im Gegensatz zur StVO — meist nicht um augenblickliche Fehlhandlungen oder -unterlassungen, sondern um Dauerdelikte (wie z. B. Fahren ohne Lenkerberechtigung, Verletzung der Versicherungs- oder der Begutachtungspflicht, technischer Zustand des Fahrzeuges usw.), die zum Teil auch nicht dem Lenker, sondern dem Zulassungsbesitzer anzulasten und daher für eine Ahndung durch Organmandat nicht geeignet sind. Für eine Bestrafung mit bis zu 300 S an Ort und Stelle kommen folgende Übertretungen in Frage: § 99 Abs. 1 erster Satz und Abs. 5 (Fahren ohne Beleuchtung und falsche Beleuchtung bei Regen, Schneefall oder Nebel auf Freilandstraßen), § 102 Abs. 3 dritter Satz (Loslassen der Lenkvorrichtung), § 106 Abs. 1 a (Kinderbeförderung auf dem Vordersitz), Abs. 4 (Kinderbeförderung auf einspurigen Fahrzeugen). Ferner waren auch Übertretungen der kraftfahrrechtlichen Geschwindigkeitsgrenzen (§ 98 KFG und § 58 KDV) in dem im § 99 Abs. 5 a StVO nunmehr vorgesehenen Ausmaß von 20 bis 30 km/h aufzunehmen.

Zu Abs. 4:

Der Notwendigkeit einer wirksamen Verfolgung kraftfahrrechtlicher Übertretungen gegenüber Ausländern war durch die Aufnahme einer dem § 100 Abs. 3 StVO (erhöhte vorläufige Sicherheit zur Abwendung einer Festnahme) nachgebildeten Bestimmung Rechnung zu tragen.

Zu Abs. 5:

Die Notwendigkeit der Abweichung von § 50 Abs. 2 VStG 1950 durch die vorgesehene Regelung ergibt sich daraus, daß damit auf dem Gebiet des Kraftfahr- und des Straßenverkehrsrechtes sowie des Eisenbahngesetzes 1957 auch Übertretungen erfaßt werden können, die „im fließenden Verkehr“ begangen werden, ohne daß der Täter betreten werden kann. Es handelt sich dabei um eine für Verkehrsdelikte spezifische Art der Begehung, so daß die im vorgeschlagenen § 134 Abs. 5 KFG enthaltene Regelung im Hinblick auf die Eigenart der Materie unverzichtbar und daher im Vorbehalt des Art. 11 Abs. 2 in der Fassung der B-VG-Novelle 1974, BGBl. Nr. 444, gedeckt erscheint.

Zu Art. III:**Zu Abs. 2 lit. a:**

Die im § 6 Abs. 7 b lit. a vorgeschriebene Betätigung der Anhängerbremse mit abgestufter Wirkung kann ohne Umrüstung nicht bei allen Altfahrzeugen erreicht werden. Daher sollen diese auch von der lit. a des § 6 Abs. 7 b ausgenommen sein.

Zu Abs. 2 lit. g:

Vereinzelt kommen auch Zugmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h vor, die auf Grund ihres geringeren Gewichtes bisher in die Klasse II (§ 90 Abs. 2) fielen und gemäß § 6 Abs. 2 in der bisherigen Fassung vom Erfordernis einer zweiten Bremse befreit waren.

Der Verkehrsausschuß stellt somit den Antrag, der Nationalrat wolle

1. dem angeschlossenen Gesetzentwurf die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen,

2. die beigedruckte EntschlieÙung annehmen. / 2

Wien, 1977 10 12

Alberer
Berichterstatter

Prechtl
Obmann

/ 1

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

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel I

Das Kraftfahrzeuggesetz 1967, BGBl. Nr. 267, in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 285/1971, BGBl. Nr. 286/1974 und BGBl. Nr. 352/1976 sowie der Kundmachung BGBl. Nr. 240/1970 wird wie folgt geändert:

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

„a) Kraftfahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h und mit solchen Kraftfahrzeugen gezogene Anhänger; diese Fahrzeuge unterliegen jedoch den §§ 27 Abs. 1, 58 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, selbstfahrenden 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 Krafttrad (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 wird nach Z. 15 als neue Z. 15 a eingefügt:

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

10. Im § 2 Z. 18 sind nach der Gewichtsangabe „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.

11. Im § 2 Z. 20 sind nach der Gewichtsangabe „5 000 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.

12. 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;“

13. 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;“

14. 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;“

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

16. Im § 2 wird nach Z. 30 als neue Z. 30 a eingefügt:

„30 a. **Gewicht oder Last** eine Größe von der Art der Masse gemäß § 2 Z. 12 des Maß- und

Eichgesetzes 1950 i. d. F. des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 174/1973;“

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

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

18. 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;“

19. 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;“

20. 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.“

21. 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.“

22. 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 Verwachsung 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 gegeben und 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.“

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

24. 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.“

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

26. 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 genehmig-

ten Type oder einer im Ausland genehmigten Type angehören, deren Genehmigung gemäß § 35 Abs. 4 anerkannt wurde,

b) sie den für sie geltenden Bestimmungen entsprechen und

c) an ihnen das für diese Type festgesetzte Genehmigungszeichen vollständig sichtbar und dauernd gut lesbar und unverwischbar angebracht ist.

Das gleiche gilt für das Feilbieten und Verwenden von Sturzhelmen für Kraftfahrer sowie für das Feilbieten und Mitführen von Warneinrichtungen (§ 89 Abs. 2 StVO 1960). Das Anbieten solcher Teile, Ausrüstungsgegenstände, Sturzhelme und Warneinrichtungen an einen größeren Kreis von Personen wird dem Feilbieten gleichgehalten.“

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

28. 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“.

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

30. § 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) Nur eine Bremsanlage, sofern diese nicht mit elektrischer Energie betrieben wird, müssen aufweisen:

a) Zugmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h,

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

c) Invalidenkraftfahrzeuge,

d) Transportkarren mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h,

e) selbstfahrende Arbeitsmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h.

Diese Bremsanlage muß auf die Räder wenigstens einer Achse des Fahrzeuges wirken und vom

Lenker betätigt werden können, wenn er die Lenkvorrichtung mit 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 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 hierbei die Lenkvorrichtung mit mindestens einer Hand festhält. Mit jeder der beiden im 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, bei Zugmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 35 km/h, bei Transportkarren und selbstfahrenden Arbeitsmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 30 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 3 500 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 (Verlangsameranlage).

(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 Fahrzeugachsen 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 3 500 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 abgestuft 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 im 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 3 500 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 1 500 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 5 000 kg übersteigt, muß die im Abs. 10 erster Satz angeführte Bremsanlage auf alle Räder wirken können; bei Nachläufern mit mehr als einer Achse ist dies hinsichtlich der vom Zugfahrzeug unabhängig lenkbaren Räder nicht erforderlich, 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 3 500 kg, außer Sattelanhängern, Anhängern von Gelenkkräftfahrzeugen und Omnibusanhängern, 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 3 500 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 1 500 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 3 500 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 Brems-

anlage 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. Die Wirksamkeit der Betriebsbremsanlage muß auch ohne Verwendung von Energiespeichern mit mechanischen Speicherelementen (Federspeicherbremsanlagen) erreicht werden können.“

31. Im § 7 hat der Abs. 1 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 bei der Bauartgeschwindigkeit des Fahrzeuges verkehrs- und betriebs-sicher sind und durch die die Fahrbahn bei üblicher Benützung nicht in einem unzulässigen Ausmaß abgenützt werden kann; Reifen, die als Schnee- und Matschreifen oder als Schnee-, Matsch- und Eisreifen bestimmt sind, müssen jedoch nicht der Bauartgeschwindigkeit des Fahrzeuges entsprechen. Räder von Kraftfahrzeugen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h und Räder von Anhängern, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden darf, müssen mit ausreichenden Radabdeckungen wie Kotflügeln und dergleichen versehen sein.“

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

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

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

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

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

37. Im § 12 Abs. 2 hat der zweite Satz zu entfallen.

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

39. 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.“

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

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

42. 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.“

43. Im § 14 hat der Abs. 1 zu lauten:

„(1) Kraftwagen müssen vorne mit Scheinwerfern ausgerüstet sein, mit denen paarweise weißes oder gelbes Fernlicht und weißes oder gelbes Abblendlicht ausgestrahlt werden kann. Abblendlicht darf nur mit einem Scheinwerferpaar ausgestrahlt werden können. Für Fern- und Abblendlicht sind getrennte Scheinwerfer zulässig. Bei Kraftwagen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h ist jedoch kein Fernlicht erforderlich. Die Scheinwerfer eines jeden Paares müssen in gleicher Höhe und symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeuges angebracht sein. Das Fernlicht muß eine gerade, in der Richtung parallel zur Längsmittlebene des Fahrzeuges verlaufende Straße bei Dunkelheit und klarem Wetter auf mindestens 100 m, das Abblendlicht, ohne andere Straßenbenützer zu blenden, auf mindestens 40 m ausreichend beleuchten können. Der Lenker muß von seinem Platz aus erkennen können, daß die Scheinwerfer für Fernlicht eingeschaltet sind. Die Scheinwerfer dürfen nur gleichzeitig und mit der gleichen Wirkung abblendbar sein.“

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

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

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 hat der Abs. 5 zu lauten:

„(5) Kraftwagen müssen hinten mit einer geraden Anzahl von Rückstrahlern ausgerüstet sein, mit denen im Lichte eines Scheinwerfers rotes Licht rückgestrahlt und anderen Straßenbenützern das Fahrzeug erkennbar gemacht und das richtige Abschätzen seiner Breite ermöglicht werden kann (rote Rückstrahler). Diese Rückstrahler dürfen nicht die Form eines Dreieckes haben; Gelenkkraftfahrzeuge müssen jedoch mit Rückstrahlern

ausgerüstet sein, die die Form eines gleichseitigen Dreieckes haben und so angebracht sind, daß eine Spitze des Dreieckes nach oben gerichtet ist. Die Rückstrahler müssen symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeuges angebracht sein. Kraftwagen, deren Länge 6 m übersteigt, müssen an beiden Längsseiten mit Rückstrahlern ausgerüstet sein, mit denen im Lichte eines Scheinwerfers gelbrotes Licht quer zur Längsmittlebene des Fahrzeuges rückgestrahlt werden kann (gelbrote Rückstrahler).“

49. Im § 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.“

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

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

51. 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.“

52. Im § 16 hat der Abs. 2 zu lauten:

„(2) 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. Anhänger, deren größte Breite 1,6 m übersteigt, müssen mit Begrenzungsleuchten (§ 14 Abs. 3) ausgerüstet sein. Begrenzungsleuchten sind jedoch nicht für landwirtschaftliche Anhänger erforderlich, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden darf. Anhänger, deren Länge einschließlich einer Deichsel 6 m übersteigt, und Nachläufer müssen an beiden Längsseiten mit je einem Rückstrahler ausgerüstet sein, mit dem im Lichte eines Scheinwerfers gelbrotes Licht quer zur Längsmittlebene des Fahrzeuges rückge-

649 der Beilagen

17

strahlt werden kann. Unabhängig vom Zugfahrzeug zu lenkende Anhänger müssen vorne mit Scheinwerfern ausgerüstet sein, mit denen nur Abblendlicht ausgestrahlt werden kann. Für diese Rückstrahler und Scheinwerfer gelten die Bestimmungen des § 14 Abs. 1 und 5 sinngemäß.“

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

54. 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;“

55. 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.“

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

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

58. Im § 18 Abs. 2 ist im ersten Satz an Stelle des Wortes „Bremsen“ zu setzen „Bremsanlage“.

59. 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,“.

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

„c) Motorkarren mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h, deren höchstens zulässiges Gesamtgewicht 3 500 kg nicht überschreitet,“

61. 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,“.

62. 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,“.

63. Im § 18 hat der Abs. 3 zu lauten:

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

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

65. Im § 19 Abs. 1 dritter Satz ist der zweite Halbsatz zu streichen und nach Abs. 1 einzufügen:

„(1 a) Mehrspurige Kraftfahrzeuge, die gemäß Abs. 1 mit Fahrtrichtungsanzeigern ausgerüstet sein müssen, müssen eine zusätzliche Schaltung aufweisen, durch die alle Blinkleuchten, einschließlich der von mit dem Kraftfahrzeug gezogenen Anhängern zugleich ein- und ausschaltbar sind (Alarmblinkanlage).“

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

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

68. 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;“

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

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

70. 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“.

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

„f) Warnleuchten mit gelbrotem Licht.“

72. Im § 20 hat der Abs. 2 zu lauten:

„(2) Nebelscheinwerfer müssen so angebracht sein, daß ihre Lichtaustrittsfläche nicht höher liegt als der höchste Punkt der Lichtaustrittsfläche der Scheinwerfer, mit denen Abblendlicht ausgestrahlt werden kann. Sie müssen, außer bei Motorrädern mit Beiwagen, symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeuges angebracht sein. An einspurigen Kraftfahrzeugen, Motorrädern mit Beiwagen sowie an mehrspurigen Motorfahrrädern und Motordreirädern, deren größte Breite 130 cm nicht überschreitet, darf nur ein Nebelscheinwerfer angebracht sein. An allen übrigen mehrspurigen Kraftfahrzeugen dürfen nur zwei Nebelscheinwerfer angebracht sein.“

Mit Rückfahrscheinwerfern muß weißes oder gelbes Licht ausgestrahlt werden können; sie müssen so beschaffen sein, daß mit ihnen andere Straßenbenützer nicht geblendet werden können und nur Licht ausgestrahlt werden kann, wenn die Vorrichtung zum Rückwärtsfahren eingeschaltet ist. Mit Nebenschlußleuchten darf nur rotes Licht ausgestrahlt werden können. Nebenschlußleuchten dürfen nur an mehrspurigen Fahrzeugen angebracht sein; dies gilt nicht für mehrspurige Motorfahräder, Motorräder mit Beiwagen und für Motordreiräder, deren größte Breite 1 m nicht überschreitet. Sie dürfen nur hinten am Fahrzeug angebracht sein. Werden zwei Nebenschlußleuchten angebracht, so müssen sie symmetrisch zur Längsmittalebene des Fahrzeuges liegen; wird eine Nebenschlußleuchte angebracht, so muß sie links von dieser Ebene liegen. Das Anbringen von mehr als zwei Nebenschlußleuchten ist unzulässig. Der Lenker muß von seinem Platz aus erkennen können, daß die Nebenschlußleuchten eingeschaltet sind.“

73. 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“.

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

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

76. Im § 20 hat der Abs. 7 zu lauten:

„(7) Die in den Abs. 1 bis 5 angeführten Scheinwerfer, Leuchten und Rückstrahler dürfen nicht blenden; sie dürfen die Wirkung der vorgeschriebenen Scheinwerfer, Leuchten und Rückstrahler nicht beeinträchtigen. 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. Leuchten mit Blinklicht sind ausschließlich bei Fahrtrichtungsanzeigern (§ 19) oder als Warnleuchten, Leuchten mit Drehlicht ausschließlich als Warnleuchten zulässig. Leuchten mit Drehlicht sind Leuchten, bei denen die die Richtung der Lichtaussendung bestimmenden Teile rotieren.“

77. 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.“

78. Im § 21 letzter Satz ist an Stelle der Worte „ , mit denen auf gerader, waagrechtter 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“.

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

80. 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“.

81. Im § 23 hat der Abs. 1 zu lauten:

„(1) Einspurige Kraftfahrzeuge müssen mit mindestens einem, mehrspurige mit mindestens zwei geeigneten, entsprechend großen Rückblickspiegeln ausgerüstet sein, die so angebracht sind, daß der Lenker von seinem Platz aus die Straße neben und hinter dem Fahrzeug ausreichend überblicken kann, auch wenn dieses voll besetzt oder beladen ist.“

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

83. 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“.

84. Im § 24 Abs. 2 erster Halbsatz haben unter gleichzeitiger Ersetzung des Beistriches nach den Worten „3500 kg“ durch das Wort „und“ die Worte „und Kraftwagen zur Beförderung gefährlicher Güter (§ 92)“ zu entfallen.

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

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

87. Die Überschrift zu § 26 hat zu lauten:

„§ 26. Sitze und Kopfstützen“

88. Im § 26 wird nach dem Abs. 2 als neuer Abs. 2 a eingefügt:

„(2 a) Kopfstützen müssen so beschaffen sein, daß eine Gefährdung sowohl der Benutzer der Sitze, denen die Kopfstützen zugeordnet sind, als auch der Benutzer dahinter gelegener Sitze bei einem Aufprall dieser Personen auf die Kopfstützen nicht zu erwarten ist.“

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

90. 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 von Warneinrichtungen (§ 5 Abs. 1),
- 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) 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).

(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.“

91. 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.“

92. Im § 28 hat der Abs. 3 zu lauten:

„(3) Bei der Genehmigung sind festzusetzen:

- a) das höchste zulässige Gesamtgewicht, bei Sattelzugfahrzeugen und Sattelanhängern auch die höchste zulässige Sattellast,
- b) die höchsten zulässigen Achslasten,
- c) die größte Anzahl der Personen, die mit dem Fahrzeug und die auf jeder einzelnen Sitzbank befördert werden dürfen,
- d) soweit dies nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit nötig ist, Bedingungen, die zur Gültigkeit der Genehmigung erfüllt sein müssen, oder Auflagen, die zur Gültigkeit der Genehmigung bei der Zulassung zum Verkehr vorgeschrieben sein müssen.“

93. 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.“

94. 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 Be-

hörde; 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.“

95. Im § 29 hat der Abs. 1 zu lauten:

„(1) Als Typen im Sinne des § 28 Abs. 1 gelten nur Typen von Fahrzeugen oder Fahrgestellen, die serienmäßig hergestellt werden. Ist die Type genehmigt, so gelten unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 6 alle Fahrzeuge, die dieser Type entsprechen und für die gemäß § 30 ein Typenschein ausgestellt wurde, als genehmigt. 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 Betriebs-eigenschaften des Fahrzeuges nicht wesentlich verändern. Dieser Absatz ist sinngemäß auch auf Fahrgestelle anzuwenden.“

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

97. 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 Erzeugungsprogramms 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.“

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

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

100. 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.“

101. Im § 30 ist an Stelle des Abs. 1 zu setzen:

„(1) Wurde eine Type genehmigt, so ist der jeweilige Erzeuger dieser Type, bei ausländischen Erzeugern der gemäß § 29 Abs. 2 Bevollmächtigte, verpflichtet, für jedes der von ihm in den Handel gebrachten Fahrzeuge dieser Type einen Typenschein auszustellen. Der Typenschein ist die Bestätigung, daß ein durch die Fahrgestellnummer, bei Kraftfahrzeugen auch durch die Motornummer, bestimmtes Fahrzeug der genehmigten Type entspricht. Wurden bei der Genehmigung mehrere Ausführungen einer Type mit einem Bescheid genehmigt, so ist im Typenschein anzugeben, welcher dieser Ausführungen das Fahrzeug zugehört. 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.

(1 a) Die Weitergabe eines ausgestellten Typenscheines für ein einer genehmigten Type angehörendes Fahrzeug bei der Übertragung des rechtmäßigen Besitzes 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 Besitzes an einem solchen Fahrzeug ist der Typenschein der Behörde, die zuletzt einen Zulassungsschein für das Fahrzeug ausgestellt hat, abzuliefern.“

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

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

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

649 der Beilagen

21

105. Im § 30 ist am Ende als neuer Abs. 8 anzufügen:

„(8) Auf Verlangen der mit Angelegenheiten des Kraftfahrwesens befaßten Behörden ist diesen der Typenschein zur Einsichtnahme und Vornahme allfälliger Eintragungen vorzulegen. Bei Fahrzeugen, die abgemeldet sind oder deren Zulassung aufgehoben worden ist, hat der letzte Zulassungsbesitzer Auskunft darüber zu geben, in wessen Besitz der für das Fahrzeug ausgestellte Typenschein nach der Abmeldung oder Aufhebung der Zulassung übergegangen ist.“

106. 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. § 30 Abs. 8 gilt sinngemäß.“

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

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

109. Im § 32 hat der Abs. 3 zu lauten:

„(3) Betreffen die Änderungen (Abs. 1) nicht wesentliche technische Merkmale der genehmigten Type, so sind sie im Sinne des § 28 Abs. 1 zu genehmigen und der Typengenehmigungsbescheid entsprechend abzuändern; dies gilt jedoch nicht, soweit sich die Änderungen nur auf den Austausch von Teilen oder Ausrüstungsgegenständen gemäß § 29 Abs. 1 dritter Satz beschränken. Der Bundesminister für Verkehr kann im Zweifelsfall unter Anwendung der Bestimmung des § 29 Abs. 3 und 4 ein Gutachten darüber einholen, ob durch die Änderung wesentliche technische Merkmale verändert wurden.“

110. 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 Verkehr von ihm zu bestimmende Fahrzeuge oder Fahrgestelle dieser Type zu prüfen, 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 Prüfung

zur Verfügung zu stellen. Hinsichtlich von Beschädigungen, die bei Vornahme der Prüfung unvermeidlich sind, und einer sich daraus ergebenden allfälligen Wertminderung besteht kein Anspruch auf Entschädigung. 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 Prüfung erforderlichen Nachweise und Unterlagen vorzulegen.

(6) Ergibt die Prüfung, 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.“

111. Im § 33 hat der Abs. 1 zu lauten:

„(1) Änderungen an einem einzelnen zum Verkehr zugelassenen Fahrzeug einer genehmigten Type, die im Typenschein enthaltene Angaben betreffen, hat der Zulassungsbesitzer des Fahrzeuges unverzüglich dem Landeshauptmann anzuzeigen, in dessen örtlichem Wirkungsbereich das Fahrzeug seinen dauernden Standort hat; durch Verordnung kann jedoch festgesetzt werden, daß Änderungen durch das Anbringen von bestimmten Arten von Teilen, Ausrüstungsgegenständen, zusätzlichen Aufbauten oder Vorrichtungen an Fahrzeugen nicht angezeigt werden müssen, wenn

1. diese Änderungen

- a) nicht wesentliche technische Merkmale der genehmigten Type betreffen,
- b) den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen nicht zuwiderlaufen und
- c) die Verkehrs- und Betriebssicherheit des Fahrzeuges nicht herabsetzen;

2. und, sofern für diese Teile, Ausrüstungsgegenstände, zusätzlichen Aufbauten oder Vorrichtungen eine Typengenehmigung vorgesehen ist, sie gemäß § 35 typengenehmigt sind.“

112. 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 a sinngemäß.“

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

114. Im § 34 hat der Abs. 3 zu lauten:
 „(3) Wenn die Voraussetzungen, unter denen die Ausnahmegenehmigung erteilt wurde, nicht mehr gegeben sind, ist § 28 Abs. 8 und 9 sinngemäß anzuwenden.“

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

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

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

118. Im § 35 hat der Abs. 4 zu lauten:

„(4) Der Bundesminister für Verkehr hat, unbeschadet des Abs. 5, auf Antrag die ausländische Genehmigung oder Kennzeichnung einer Type von Teilen oder Ausrüstungsgegenständen von Kraftfahrzeugen oder Anhängern, von Sturzhelmen für Kraftfahrer oder von Warneinrichtungen für die Dauer der Geltung dieser Genehmigung als einer inländischen gleichgestellt anzuerkennen, wenn der Genehmigung zu entnehmen ist, daß die Type den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entspricht und das ausländische Verfahren bei der Genehmigung und der Festsetzung des Genehmigungszeichens dem inländischen Verfahren gleichwertig ist. Für dieses Verfahren gelten die Bestimmungen des § 29 Abs. 2 und 3 sinngemäß.“

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

„(5) Die ausländische Genehmigung und die Kennzeichnung einer Type von Teilen oder Ausrüstungsgegenständen 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.“

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

121. 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 § 5 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 prüfen, 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 zur Verfügung zu stellen. Hinsichtlich von Beschädigungen, die bei Vornahme der Prüfung unvermeidlich sind, und einer sich daraus ergebenden allfälligen Wertminderung besteht kein Anspruch auf Entschädigung. Der Erzeuger, dessen Bevollmächtigter (§ 29 Abs. 2) oder der Feilbietende haben außerdem auf Verlangen der Behörde die erforderlichen Befunde, Gutachten oder sonstigen für die Prüfung erforderlichen Nachweise und Unterlagen auf eigene Kosten vorzulegen.“

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

123. 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.“

124. 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.“.

125. Im § 39 Abs. 1 ist am Ende anzufügen:

„Fahrzeuge zur Güterbeförderung, bei denen lediglich das höchste zulässige Gesamtgewicht

oder die höchsten zulässigen Achslasten oder beide die im § 4 Abs. 7 und 8 angeführten Höchstgrenzen übersteigen, sind gemäß § 37 zuzulassen und die Beschränkung der Zulassung auf bestimmte Straßenzüge ist bedingt für den Fall auszusprechen, daß das Fahrzeug ganz oder teilweise beladen ist; dies gilt sinngemäß auch für Fahrzeuge, 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.“

126. Im § 39 ist an Stelle des Abs. 2 zu setzen:

„(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 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.“

(3) Kraftfahrzeuge und Anhänger dürfen gemäß Abs. 1 auch zugelassen werden, wenn der Antragsteller glaubhaft macht, daß der nach § 37 Abs. 2 Antragsberechtigte der Antragstellung zustimmt.“

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

„§ 39 a. Kennzeichnung von Fahrzeugen mit höherem Höchstgewicht

Bei Kraftfahrzeugen und Anhängern 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, muß, wenn sie nicht unter § 39 Abs. 1 fallen, neben der vorderen und hinteren Kennzeichentafel je eine kreisrunde gelbe Tafel mit mindestens 20 cm Durchmesser, schwarzem Rand und dem lateinischen Buchstaben „H“ in dauernd gut lesbarer und unverwischbarer schwarzer Schrift vollständig sichtbar angebracht sein.“

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

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

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

„(6) Bei Fahrzeugen, für die eine Bestätigung gemäß § 37 Abs. 2 lit. c vorgelegt wurde, ist die Interessenvertretung, die die Bestätigung ausgestellt hat, von der Zulassung des Fahrzeuges unter Angabe des zugewiesenen Kennzeichens zu verständigen. Im Falle der Abs. 3 und 4 sind die im § 37 Abs. 2 angeführten Nachweise der Behörde zu erbringen, in deren örtlichem Wirkungsbereich das Fahrzeug seinen dauernden Standort hat.“

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

132. 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 oder § 39 a angeführten Tafeln angebracht sein müssen.“

133. 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.“

134. 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.“

135. 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).“

136. Im § 45 Abs. 6 ist am Ende des dritten Satzes der Punkt durch einen Strichpunkt zu ersetzen und danach einzufügen:
„diese Bescheinigung unterliegt keiner Stempelgebühr.“

137. 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.“

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

139. 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.“

140. Im § 48 Abs. 4 hat der fünfte Satz zu lauten:

„Das Kennzeichen hat weiters, sofern es kein Deckkennzeichen gemäß Abs. 1 ist, bei Fahrzeugen, die zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes, der Zollwache, der Justizwache, der Österreichischen Bundesbahnen oder der Post- und Telegraphenverwaltung bestimmt sind, sowie bei Heeresfahrzeugen an Stelle der Bezeichnung des Bundeslandes und der Behörde die Bezeichnung des sachlichen Bereiches und bei den im § 54 Abs. 3 und Abs. 3 a lit. a und b angeführten Fahrzeugen an Stelle der Bezeichnung der Behörde die Bezeichnung des sachlichen Bereiches zu enthalten.“

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

142. Im § 49 hat der Abs. 4 zu lauten:

„(4) Auf den Kennzeichentafeln muß das Kennzeichen in weißer Schrift eingepreßt sein. Diese Schrift muß bei Tag und klarem Wetter auf mindestens 20 m lesbar sein. Der Grund der Kennzeichentafel muß schwarz sein, jedoch bei Motorfahrrädern und bei Kennzeichentafeln gemäß Abs. 3 rot, bei Probefahrtenkennzeichen und bei vorübergehend zugelassenen Fahrzeugen blau und bei Überstellungskennzeichen grün. Die

Kennzeichentafeln müssen bei Motorfahrrädern weiß, bei Anhängern, außer bei Gelenkkraftfahrzeugen und den im Abs. 3 angeführten Anhängern, rot umrandet sein. 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. Kennzeichentafeln müssen dauerhaft und widerstandsfähig ausgeführt und mit einer Hohlprägung versehen sein, die das Staatswappen mit der Umschrift „Republik Österreich“ und die dem Hersteller der Kennzeichentafeln (Abs. 5) vom Bundesminister für Verkehr zugewiesene Kontrollnummer zeigt.“

143. Im § 49 hat der Abs. 5 zu lauten:

„(5) Die Kennzeichentafeln dürfen nur von Personen hergestellt werden, denen die Berechtigung hiezu vom Bundesminister für Verkehr verliehen wurde, und nur zu den vom Bundesminister für Verkehr festgesetzten Bedingungen. Der Bundesminister für Verkehr hat festzusetzen, aus welchem Stoff und in welcher Ausführung die Tafeln herzustellen sind und zu welchen Bedingungen und an welche Auftraggeber die Tafeln zu liefern sind. Die Berechtigung darf nur vertrauenswürdigen Personen verliehen werden. Sie ist zu entziehen, wenn die Vertrauenswürdigkeit nicht mehr gegeben ist; sie kann entzogen werden, wenn die festgesetzten Bedingungen nicht eingehalten wurden. Wurde die Berechtigung entzogen, so sind die Prägestempel mit dem Staatswappen unverzüglich dem Bundesministerium für Verkehr abzuliefern. Die Ablieferung begründet keinen Anspruch auf Entschädigung.“

144. 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;“

145. Im § 55 hat der Abs. 1 zu lauten:

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

a) Personenkraftwagen zur entgeltlichen Personenbeförderung;

- b) Kombinationskraftwagen zur entgeltlichen Personenbeförderung;
- c) Omnibusse;
- d) Lastkraftwagen;
- f) Transportkarren mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 30 km/h;
- g) andere als landwirtschaftliche selbstfahrende Arbeitsmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 30 km/h;
- h) Kraftwagen, die nicht unter § 3 Abs. 1 Z. 2 lit. a bis f fallen;
- i) Sonderkraftfahrzeuge;
- j) andere als leichte Anhänger, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden darf oder die eine Fremdkraftbremsanlage aufweisen;
- k) Sonderanhänger.

Von der wiederkehrenden Überprüfung sind jedoch ausgenommen Fahrzeuge im Besitz des Bundes, der Länder, der Gemeindeverbände, der Ortsgemeinden mit mehr als 50 000 Einwohnern und der von diesen Gebietskörperschaften unter ihrer Haftung betriebenen Unternehmungen, sofern die Fahrzeuge von den Dienststellen dieser Gebietskörperschaften oder Unternehmungen durch hinreichend geeignetes, die Voraussetzungen des § 125 Abs. 2 Z. 2 erfüllendes Personal und mit Hilfe der erforderlichen Einrichtungen selbst im Sinne der für die wiederkehrende Überprüfung bestehenden Vorschriften überprüft werden; die Voraussetzungen des § 125 Abs. 2 Z. 2 lit. b gelten auch dann als erfüllt, wenn in sinngemäßer Anwendung des § 125 Abs. 3 festgestellt wurde, daß eine gleichwertige Ausbildung vorliegt.“

146. Im § 55 hat der Abs. 2 zu lauten:

„(2) Die wiederkehrende Überprüfung ist drei Jahre, bei Fahrzeugen zur entgeltlichen Personenbeförderung ein Jahr nach der ersten Zulassung, auch wenn diese im Ausland erfolgte, und nach jeder Überprüfung ein Jahr nach dieser vorzunehmen; bei Lastkraftwagen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3 500 kg ist jedoch die zweite wiederkehrende Überprüfung erst zwei Jahre nach der ersten vorzunehmen. Wurde der Nachweis über den Zeitpunkt der ersten Zulassung nicht erbracht, so hat die Behörde den Zeitpunkt der ersten Überprüfung festzusetzen. Wenn ein Fahrzeug länger als vier Monate abgemeldet war oder der Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln hinterlegt waren, kann die Behörde auf Antrag einen späteren Zeitpunkt für die nächste Überprüfung festsetzen. Die Überprüfung kann auch jeweils innerhalb von drei Monaten vor oder nach dem sich aus diesem Absatz ergebenden Zeitpunkt vorgenommen werden. Als Überprüfung gilt auch eine Einzelprüfung des Fahrzeuges gemäß § 31 Abs. 3.“

147. Im § 55 Abs. 3 ist an Stelle des ersten bis dritten Satzes zu setzen:

„Für jede im Zuge der wiederkehrenden Überprüfung vorgenommene Prüfung des Fahrzeuges (§ 57 Abs. 1) ist ein Kostenbeitrag zu leisten. Dieser ist vor der Prüfung zu erlegen und rückerstatten, wenn die Prüfung unterbleibt.“

148. Im § 55 hat der Abs. 4 zu lauten:

„(4) Der im Abs. 3 angeführte Kostenbeitrag beträgt: Für die Prüfung

- a) eines nicht unter lit. b oder d fallenden Kraftwagens 100 S,
- b) eines Lastkraftwagens, eines Sattelzugfahrzeuges, eines Gelenkkraftfahrzeuges, eines Spezialkraftwagens mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3 500 kg, eines Omnibusses oder einer Zugmaschine mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h 130 S,
- c) eines Sonderkraftfahrzeuges 150 S,
- d) eines Anhängers, eines Sonderanhängers, einer Zugmaschine mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h oder eines Motorkarrens 40 S,
- e) eines Kraftrades 30 S,
- f) eines Invalidenkraftfahrzeuges .. 10 S.“

149. Im § 56 hat der Abs. 1 zu lauten:

„(1) Kraftfahrzeuge und Anhänger, bei denen bei Anzeigen gemäß § 58 Abs. 1 letzter Satz 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. Die Behörde kann an Stelle des gemäß § 57 Abs. 1 einzuholenden Gutachtens auch die Beibringung eines Gutachtens gemäß § 57 a Abs. 1 anordnen. Eine besondere Überprüfung ist auch bei den im § 57 a Abs. 1 lit. a bis d angeführten Fahrzeugen vorzunehmen, wenn dies vom Zulassungsbesitzer des Fahrzeuges, bei nicht zugelassenen Fahrzeugen vom rechtmäßigen Besitzer, beantragt wird.“

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

151. Im § 56 hat der Abs. 4 zu lauten:

„(4) Wurden Mängel (§ 57 Abs. 7) festgestellt, so ist für jede im Zuge der besonderen Überprüfung vorgenommene Prüfung des Fahrzeuges ein Kostenbeitrag gemäß § 55 Abs. 4 zu entrichten. Der Kostenbeitrag ist auch für jede im Zuge einer besonderen Überprüfung gemäß Abs. 1 zweiter Satz vorgenommenen Prüfung des Fahrzeuges zu entrichten.“

152. Im § 57 hat der Abs. 4 zu lauten:

„(4) Der Landeshauptmann hat für seinen örtlichen Wirkungsbereich auf Antrag Vereine oder zur Reparatur von Kraftfahrzeugen oder Anhängern berechnete Gewerbetreibende, die hinreichend über hiezu geeignetes, die Voraussetzungen des § 125 Abs. 2 Z. 2 erfüllendes Personal und die erforderlichen Einrichtungen verfügen, zur Abgabe von Gutachten für die wiederkehrende und die besondere Überprüfung zu ermächtigen. Die Ermächtigung darf nur vertrauenswürdigen Personen verliehen werden. Der ermächtigte Verein oder Gewerbetreibende hat Veränderungen hinsichtlich seines Personals und seiner Einrichtungen, soweit diese Voraussetzungen für die Erteilung der Ermächtigung waren, unverzüglich dem Landeshauptmann anzuzeigen. Die Voraussetzungen des § 125 Abs. 2 Z. 2 lit. b gelten auch dann als erfüllt, wenn in sinngemäßer Anwendung des § 125 Abs. 3 festgestellt wurde, daß eine gleichwertige Ausbildung vorliegt. Die Ermächtigung ist zu widerrufen, wenn die für die Ermächtigung vorgeschriebenen Voraussetzungen nicht mehr gegeben sind.“

153. Im § 57 Abs. 6 wird am Ende angefügt:

„Bei Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen zur entgeltlichen Personenbeförderung ist eine Begutachtungsplakette unter sinngemäßer Anwendung des § 57 a Abs. 5 bis 7 anzubringen oder dem Zulassungsbesitzer auszufolgen.“

154. Im § 57 Abs. 7 ist an Stelle des Wortes „Überprüfung“ zu setzen „Prüfung“.

155. Im § 57 a Abs. 1 haben der erste bis dritte Satz zu lauten:

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

a) Krafträder;

b) Personenkraftwagen außer solchen zur entgeltlichen Personenbeförderung;

c) Kombinationskraftwagen außer solchen zur entgeltlichen Personenbeförderung;

d) leichte Anhänger, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden darf;

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.“

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

„(2) Der Landeshauptmann hat für seinen örtlichen Wirkungsbereich auf Antrag Vereine oder zur Reparatur von Kraftfahrzeugen oder Anhängern berechnete Gewerbetreibende, die hinreichend über hiezu geeignetes Personal und die erforderlichen Einrichtungen verfügen, zur wiederkehrenden Begutachtung gemäß Abs. 1 zu ermächtigen. Die Ermächtigung darf nur vertrauenswürdigen Personen verliehen werden. Bei der Ermächtigung ist auch auszusprechen, in welcher Weise die Prüfstellen des ermächtigten Vereines oder Gewerbetreibenden erkennbar gemacht sein müssen. Der ermächtigte Verein oder Gewerbetreibende hat Veränderungen hinsichtlich seines Personals und seiner Einrichtungen, soweit diese Voraussetzung für die Erteilung der Ermächtigung waren, unverzüglich dem Landeshauptmann anzuzeigen. Die Ermächtigung ist ganz oder nur hinsichtlich einzelner Arten von Fahrzeugen zu widerrufen, wenn der ermächtigte Verein oder Gewerbetreibende nicht mehr vertrauenswürdig ist, nicht mehr über geeignetes Personal verfügt oder seine Einrichtungen nicht den durch Verordnung festgesetzten Anforderungen entsprechen. Durch Verordnung ist festzusetzen, unter welchen Voraussetzungen eine Person als zur Durchführung der wiederkehrenden Begutachtung geeignet zu gelten hat und welche Einrichtungen nach dem jeweiligen Stand der Technik zur wiederkehrenden Begutachtung erforderlich sind.“

157. 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 außerhalb dieser Fristen 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.“

158. Im § 57 a hat der Abs. 4 zu lauten:

„(4) Der Verein oder Gewerbetreibende hat über den Zustand eines von ihm gemäß Abs. 1 vorgeführten Fahrzeuges vor Behebung allenfalls festgestellter Mängel ein Gutachten auf einem Begutachtungsformblatt auszustellen. Eine Ausfertigung ist dem das Fahrzeug Vorführenden zu übergeben, eine zweite Ausfertigung des Gutachtens ist fünf Jahre lang aufzubewahren und den mit Angelegenheiten des Kraftfahrwesens befaßten Behörden auf Verlangen vorzulegen.“

159. Im § 57 a Abs. 5 hat der erste Satz zu lauten:

„Entspricht das gemäß Abs. 1 einem Verein oder Gewerbetreibenden vorgeführte Fahrzeug den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit, so hat der Verein oder Gewerbetreibende am Fahrzeug eine von der Behörde ausgegebene Begutachtungsplakette so anzubringen, daß das Ende der gemäß Abs. 3 für die nächste wiederkehrende Begutachtung festgesetzten Frist außerhalb des Fahrzeuges stets leicht festgestellt werden kann; dies ist in dem vom Verein oder Gewerbetreibenden gemäß Abs. 4 ausgestellten Gutachten zu vermerken.“

160. Im § 57 a hat der Abs. 6 zu lauten:

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

161. Im § 57 a hat der Abs. 7 zu lauten:

„(7) Die Begutachtungsplakette (Abs. 5) darf nur von Personen hergestellt werden, denen der Bundesminister für Verkehr hiezu die Berechtigung verliehen hat, und nur unter Erfüllung der bei der Verleihung vorgeschriebenen Auflagen. Die Berechtigung darf nur vertrauenswürdigen Personen verliehen werden. Sie ist zu

entziehen, wenn die Vertrauenswürdigkeit nicht mehr gegeben ist; sie kann entzogen werden, wenn vorgeschriebene Auflagen nicht erfüllt wurden. Begutachtungsplaketten dürfen nur von Behörden in Auftrag gegeben und nur an Behörden geliefert werden. Gegenstände, die nach ihrer Beschaffenheit und ihrem Aussehen leicht für eine Begutachtungsplakette gehalten werden können, dürfen an im Abs. 1 lit. a bis g angeführten Fahrzeugen nicht angebracht sein. Die Begutachtungsplakette ist nur gegen Ersatz der Gestehungskosten am Fahrzeug anzubringen (Abs. 5) oder dem Zulassungsbesitzer anzufügen (Abs. 6).“

162. 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 dem Begutachtungsformblatt (Abs. 4) auszustellen, auf welchem die Fahrgestellnummer, bei Kraftfahrzeugen auch die Motornummer festzuhalten ist. Die Ausfertigung der Begutachtungsplakette auf Grund einer solchen Begutachtung darf jedoch nur nach der Zulassung 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 den Zustand der zur wiederkehrenden Begutachtung vorgeführten Fahrzeuge durchzuführen. Der Verein oder Gewerbetreibende hat eine dritte Ausfertigung des Gutachtens gemäß Abs. 4 nach Maßgabe der vom Österreichischen Statistischen Zentralamt festgesetzten Termine diesem zu übersenden.“

163. Im § 58 Abs. 1 ist am Ende anzufügen: „Weist das Fahrzeug Beschädigungen auf, die gegenwärtig seine weitere Verwendung offensichtlich ausschließen, so ist dies der Behörde, die den Zulassungsschein für das Fahrzeug ausgestellt hat, anzuzeigen.“

164. Im § 59 hat der Abs. 3 zu lauten:

„(3) Die Versicherungssummen für die im Abs. 1 angeführte Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung müssen mindestens das Zweifache der im § 15 Abs. 1 Z. 2, Abs. 3 Z. 1, für Omnibusse und Lastkraftwagen zur Personenbeförderung auch Z. 3, und § 16 Abs. 1 Z. 2 EKHG angeführten Haftungshöchstbeträge betragen; hinsichtlich Schäden an Sachen muß die Versiche-

rungssumme jedoch mindestens ein Zehntel der Versicherungssumme für die Tötung oder Verletzung mehrerer Menschen betragen. Für Omnibusanhänger muß die Versicherungssumme für die Tötung oder Verletzung mehrerer Menschen mindestens den Haftungshöchstbeträgen gemäß § 15 Abs. 3 Z. 1 EKHG entsprechen; wenn der Omnibusanhänger Plätze für mehr als 10 Personen aufweist, erhöhen sich diese Beträge für je angefangene fünf Plätze um das Dreifache der Haftungshöchstbeträge gemäß § 15 Abs. 1 Z. 2 EKHG.“

165. Im § 60 Abs. 2 dritter Satz haben die Worte „und 4“ zu entfallen.

166. Im § 61 hat der Abs. 2 zu lauten:

„(2) Die Behörde hat den Versicherer, dessen Versicherungsbestätigung (Abs. 1) ihr vorgelegt worden ist, zu verständigen von

- a) der Zulassung des Fahrzeuges,
- b) der Zuweisung eines anderen Kennzeichens,
- c) der Abmeldung des Fahrzeuges oder der Aufhebung der Zulassung, sofern der Versicherer nicht eine Anzeige gemäß Abs. 4 erstattet hat.

In der Verständigung sind die Merkmale der Versicherungsbestätigung anzuführen.“

167. Im § 62 Abs. 6 haben die Worte „und 4“ zu entfallen.

168. 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.“

169. 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.“

170. Im § 64 hat der Abs. 4 zu lauten:

„(4) Personen, die das 16. Lebensjahr vollendet und das 18. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, darf eine bis zur Vollendung des 18. Lebens-

jahres auf Kleinmotorräder beschränkte Lenkerberechtigung für die Gruppe A erteilt werden, wenn sie die zum Lenken solcher Fahrzeuge erforderliche geistige und körperliche Reife besitzen. Eine Lenkerberechtigung für die Gruppe F, beschränkt auf landwirtschaftliche Fahrzeuge, darf bei dringender wirtschaftlicher Notwendigkeit auch Personen erteilt werden, die das 16. Lebensjahr vollendet haben, wenn sie die zum Lenken solcher Fahrzeuge erforderliche geistige und körperliche Reife besitzen und die nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit nötigen Auflagen oder zeitlichen, örtlichen oder sachlichen Beschränkungen der Gültigkeit vorgeschrieben werden.“

171. 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 3 500 kg, auch wenn mit ihnen ein leichter Anhänger (§ 2 Z. 2) oder, sofern die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte beider Fahrzeuge 3 500 kg nicht übersteigt, ein Anhänger gezogen wird, dessen höchstes zulässiges Gesamtgewicht 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;“

172. § 65 Abs. 4 hat zu lauten:

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

173. Im § 65 hat der Abs. 5 zu lauten:

„(5) Die Lenkerberechtigung für die Gruppe F berechtigt auch zum Lenken von Einachszugmaschinen, die mit einem anderen Fahrzeug oder Gerät so verbunden sind, daß sie mit diesem ein einziges Kraftfahrzeug bilden, wenn dieses nach seinem Eigengewicht und seiner Bauartgeschwindigkeit einer Zugmaschine mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h entspricht. Das Ziehen von anderen als leichten Anhängern mit Kraftfahrzeugen der Gruppe G mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3 500 kg ist nur auf Grund einer Lenkerberechtigung für die Gruppen G, B und E zulässig. Das Ziehen von anderen als leichten Anhängern mit Kraftfahrzeugen der Gruppe G

mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3 500 kg ist nur auf Grund einer Lenkerberechtigung für die Gruppen C und E zulässig. Das Lenken eines Sattelkraftfahrzeuges mit einem Sattelanhänger, dessen höchstes zulässiges Gesamtgewicht 750 kg überschreitet, ist, entsprechend dem höchsten zulässigen Gesamtgewicht des Zugfahrzeuges nur auf Grund einer Lenkerberechtigung für die Gruppen B und E, C und E oder D und E zulässig. Für die Anwendung des Abs. 1 gilt ein Gelenkkraftfahrzeug als Kraftwagen.“

173 a. Im § 65 hat der Abs. 6 zu lauten:

„(6) Das Lenken unbesetzter Kraftfahrzeuge der Gruppe D, die nicht auch unter eine andere Gruppe fallen, ist auch auf Grund einer Lenkerberechtigung für die Gruppe C und das Lenken solcher unbesetzter Kraftfahrzeuge der Gruppe D mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3 500 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.“

174. Im § 66 Abs. 2 haben die lit. a bis d zu lauten:

- „a) häufig in einem die Zurechnungsfähigkeit ausschließenden Rauschzustand eine strafbare Handlung begangen hat (§ 287 StGB und Art. IX Abs. 1 Z. 3 EGVG. 1950),
- b) eine strafbare Handlung gemäß den §§ 201 bis 207 StGB begangen hat,
- c) eine strafbare Handlung gemäß den §§ 75, 76, 84 bis 87 StGB oder wiederholt gemäß dem § 83 StGB begangen hat,
- d) eine strafbare Handlung gemäß den §§ 102, 131, 142 und 143 StGB begangen hat.“

175. Im § 66 Abs. 3 ist an Stelle des letzten Halbsatzes zu setzen:

„strafbare Handlungen gelten jedoch nicht als bestimmte Tatsachen im Sinne des Abs. 1,

- a) wenn seit der Vollstreckung der zuletzt verhängten Strafe oder Maßnahme im Zeitpunkt der Einleitung des Verfahrens in erster Instanz mehr als ein Jahr vergangen ist und nach der Vollstreckung auch nicht gegen die für das Lenken eines Kraftfahrzeuges maßgebenden Vorschriften über die Verkehrssicherheit verstoßen wurde; bei Geldstrafen, deren Entrichtung in Teilbeträgen gestattet wurde, gilt als Vollstreckung die Entrichtung des ersten Teilbetrages;
- b) bei den im Abs. 2 lit. a, e oder h angeführten strafbaren Handlungen, für die

eine mehrfache Begehung als bestimmte Tatsache im Sinne des Abs. 1 zu gelten hat, wenn die Strafe im Zeitpunkt der Einleitung des Verfahrens in erster Instanz getilgt ist.“

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

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

177. Im § 67 hat der Abs. 3 zu lauten:

„(3) Vor der Erteilung der Lenkerberechtigung hat die Behörde ein Gutachten vom Landeshauptmann bestimmter, gemäß § 126 bestellter Sachverständiger darüber einzuholen, ob der Antragsteller zum Lenken von Kraftfahrzeugen der in Betracht kommenden Gruppe fachlich befähigt ist; dieses Gutachten ist auf Grund der Lenkerprüfung (§ 70) zu erstatten. Es hat nur auszusprechen, ob der Begutachtete zum Lenken von Fahrzeugen der in Betracht kommenden Gruppe fachlich befähigt ist oder nicht; würde die Lenkerprüfung nicht bestanden, so ist auch anzugeben, wann sie frühestens wiederholt werden kann. Die Lenkerprüfung darf nicht vor Ablauf von zwei Wochen wiederholt werden; wurde die Prüfung ein zweites Mal nicht bestanden, so sind für weitere Wiederholungen jeweils entsprechend längere Fristen festzusetzen. Wurde die Wiederholung beantragt, so ist die Prüfung innerhalb von drei Monaten abzunehmen.“

178. 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.“

179. Im § 67 Abs. 6 hat der erste Satz zu lauten:

„Vor der Ausdehnung einer Lenkerberechtigung auf weitere der im § 65 Abs. 1 angeführten Gruppen oder der Aufhebung einer Beschränkung

des Umfanges einer Lenkerberechtigung hat die Behörde über die fachliche Befähigung nur ein Ergänzungsgutachten einzuholen.“

179 a. Die Überschrift zu § 68 hat zu lauten:

„§ 68. Erteilung der Lenkerberechtigung für die Gruppe D“

180. Im § 68 hat der Abs. 3 zu entfallen.

181. Im § 68 wird am Ende als neuer Abs. 4 angefügt:

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

182. Im § 70 hat der Abs. 1 zu lauten:

„(1) Die Lenkerprüfung hat aus einer theoretischen und einer praktischen Prüfung zu bestehen; bei Bewerbern um eine Lenkerberechtigung für die Gruppe A, beschränkt auf Kleinmotorräder ohne zeitliche Einschränkung entfällt der im Abs. 2 lit. b angeführte Teil der theoretischen Prüfung. Die Lenkerprüfung kann für ein Ergänzungsgutachten (§ 67 Abs. 5 und 6) oder ein im Zuge eines Entziehungsverfahrens eingeholtes Gutachten (§ 75 Abs. 2) entsprechend abgekürzt werden. Die Namen der Sachverständigen dürfen erst unmittelbar vor Beginn der Prüfung bekanntgegeben werden.“

183. Im § 70 hat der Abs. 2 zu lauten:

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

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

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

184. Im § 70 hat der Abs. 5 zu lauten:

„(5) Die praktische Prüfung darf erst abgenommen werden, wenn die theoretische Prüfung mit Erfolg abgelegt worden ist. Sie ist auf einem zum Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeug der Gruppe unter Berücksichtigung einer beantragten Beschränkung abzunehmen, für die der Prüfungswerber eine Lenkerberechtigung beantragt hat. Dieses Kraftfahrzeug muß eine richtige Beurteilung der praktischen Kenntnisse des Prüfungswerbers und bei Fahrzeugen, die einen Platz neben dem Lenkerplatz aufweisen, eine sichere Einflußnahme auf seine Fahrweise durch den neben ihm Sitzenden ermöglichen. Die Prüfung von Bewerbern um eine Lenkerberechtigung für die Gruppen A, F und G kann, sofern keine Bedenken dagegen bestehen, auf jedem Fahrzeug der entsprechenden Gruppe abgenommen werden. Wird die Prüfung eines Bewerbers um eine Lenkerberechtigung für die Gruppe A nicht auf einem Motorrad abgenommen, so ist die zu erteilende Lenkerberechtigung auf das Lenken von mehrspurigen Kraftfahrzeugen einzuschränken. Die Prüfung von Bewerbern um eine Lenkerberechtigung für die Gruppen B bis E ist auf Kraftwagen der angestrebten Gruppe abzunehmen, die den Bestimmungen des § 112 Abs. 3 über Schulfahrzeuge entsprechen und nicht auch in eine andere Gruppe fallen; sie kann jedoch bei Fahrzeugen der Gruppe D und, sofern die Verkehrssicherheit dadurch nicht gefährdet wird, auch sonst auf einem anderen Kraftwagen der entsprechenden Gruppe abgenommen werden, bei dem eine Hilfsbremse und eine Vorrichtung zum Abstellen des Motors vom Platz neben dem Lenkerplatz aus betätigt werden können, insbesondere bei Prüfungswerbern, die durch Übungsfahrten gemäß § 122 ausgebildet wurden.“

185. Im § 70 hat Abs. 7 zu lauten:

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

186. 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.“

187. Im § 75 wird am Ende als neuer Abs. 5 angefügt:

„(5) Die Behörden sind verpflichtet, über Anträge von Parteien und Berufungen ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber drei Monate nach deren Einlangen den Bescheid zu erlassen.“

188. Nach dem § 75 wird als neuer § 75 a eingefügt:

„§ 75 a. Verbot des Lenkens von Motorfahrrädern

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

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

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

190. Im § 80 ist am Ende anzufügen:

„Das Führen des Unterscheidungszeichens eines anderen Staates ist unzulässig.“

191. Im § 81 hat der Abs. 5 zu lauten:

„(5) Der Bundesminister für Verkehr kann Vereine von Kraftfahrzeugbesitzern zur Ausstellung der in Abs. 1 und 2 angeführten internationalen Kraftfahrdokumente ermächtigen. Diese Vereine unterliegen hinsichtlich der auf Grund dieser Ermächtigung zu erfüllenden Auf-

gaben der Aufsicht und den Weisungen des Bundesministers für Verkehr. Die Aufsichtsbefugnisse der Vereinsbehörde werden hiedurch nicht berührt. Die Ermächtigung zur Ausstellung der internationalen Kraftfahrdokumente ist zu widerrufen, wenn es zur Wahrung öffentlicher Interessen notwendig ist.“

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

193. Im § 82 hat der Abs. 5 zu lauten:

„(5) Abmessungen, Gesamtgewichte und Achslasten sowie die Ladung von Fahrzeugen oder von Kraftfahrzeugen mit Anhängern mit ausländischem Kennzeichen dürfen die im § 4 Abs. 6 bis 8, § 101 Abs. 1 und Abs. 5 und § 104 Abs. 9 erster und zweiter Satz festgesetzten Höchstgrenzen nicht überschreiten; das Verwenden von solchen Fahrzeugen oder Kraftfahrzeugen mit Anhängern mit größeren Abmessungen oder höheren Gesamtgewichten oder Achslasten oder größerer Ladung kann jedoch unter sinngemäßer Anwendung des § 36 lit. c, § 39 Abs. 3, § 40 Abs. 3 und 4, § 101 Abs. 5 und § 104 Abs. 9 dritter und vierter Satz bewilligt werden, wenn nach Art der Verwendung der Fahrzeuge vom Standpunkt der Verkehrs- und Betriebssicherheit keine Bedenken bestehen und öffentliche Interessen dafür sprechen.“

194. Im § 86 wird als neuer Abs. 4 angefügt:

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

195. Die Überschrift des § 87 hat zu lauten:

„§ 87. Omnibusse und Omnibusanhänger“

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

„Auf Omnibusanhänger findet Abs. 1 sinngemäß Anwendung.“

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

198. 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.“

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

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

201. Im § 90 Abs. 4 lit. b wird nach dem Wort „wegen“ eingefügt „ihrer Bauartgeschwindigkeit und“.

202. Im § 91 hat der Abs. 1 zu lauten:

„(1) Für Transportkarren (§ 2 Z. 19), können durch Verordnung unter Bedachtnahme auf die Erfordernisse der Verkehrs- und Betriebssicherheit und unter Berücksichtigung des Eigengewichtes, der Abmessungen und der Bauartgeschwindigkeit Erleichterungen, insbesondere für das Ziehen von Anhängern, und hiezu erforderliche Einschränkungen festgesetzt werden.“

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

204. 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 ausbruchsicher 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.“

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

206. 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.“

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

208. Im § 92 wird als neuer Abs. 6 angefügt:

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

1. § 6 Abs. 11 erster Satz ist nicht anzuwenden.
2. Die Achse der freien Enden der Auspuffrohre (§ 12 Abs. 2) darf nur nach links gerichtet sein.
3. Kraftwagen müssen mit geeigneten Fahrtschreibern und Wegstreckenmessern (§ 24 Abs. 2) ausgerüstet sein.
4. Fahrzeuge, die wegen der Gefährlichkeit und der Menge des zu befördernden Gutes entsprechend gebaut, ausgerüstet und ausgestattet sein müssen, dürfen nur gemäß §§ 31 oder 34 einzeln genehmigt werden.
5. Die Fahrzeuge einschließlich von Kombinationskraftwagen sind wiederkehrend zu überprüfen (§ 55 Abs. 1); die wiederkehrende Überprüfung (§ 55 Abs. 2) ist ein Jahr nach der ersten Zulassung, auch wenn diese im Ausland erfolgte, und nach jeder Überprüfung ein Jahr nach dieser vorzunehmen. Für Kombinationskraftwagen gilt § 57 Abs. 6 letzter Satz sinngemäß.
6. Die Versicherungssummen müssen mindestens gleich hoch sein für die Tötung oder Verletzung mehrerer Menschen wie die im § 15 Abs. 3 Z. 1 und 2 EKHG, für Schäden an Sachen wie das Eineinhalbfache der im § 15 Abs. 1 Z. 2 EKGH angeführten Haftungshöchstbeträge.
7. Der Lenker hat dafür zu sorgen, daß der Fahrtschreiber und der Wegstreckenmesser (Z. 3) auf Fahrten in Betrieb sind. Er hat bei Fahrten, auf die das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR), BGBl. Nr. 522/1973, anzuwenden ist, die in Anlage B Rn. 10.181 dieses Übereinkommens vorgeschriebenen Begleitpapiere mitzuführen und den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht auf Verlangen zur Überprüfung auszuhändigen.
8. § 103 Abs. 4 und 5 a gilt sinngemäß.
9. Der Zulassungsbesitzer darf das Lenken eines mit im Abs. 1 angeführten Gütern

beladenen Kraftfahrzeuges oder das Verwenden eines so beladenen Anhängers nur Personen überlassen, die das 24. Lebensjahr, bei Heeresfahrzeugen das 20. Lebensjahr, vollendet haben und seit mindestens zwei Jahren im Besitz der für das Lenken des Kraftfahrzeuges erforderlichen Lenkerberechtigung sind.

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

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

209. 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.

210. Nach § 93 wird als neuer § 93 a eingefügt:

„§ 93 a. Krafträder

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

211. Die Überschrift zu § 96 hat zu lauten:

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

212. 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“.

213. 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“.

214. 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 mitzuführen und den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht auf Verlangen zur Überprüfung auszuhändigen.“

215. Im § 96 sind als neuer Abs. 6 und 7 anzufügen:

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

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

216. 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.“

217. Im § 98 hat der Abs. 1 zu lauten:

„(1) Durch Verordnung sind nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, ziffernmäßig die Geschwindigkeiten festzusetzen, die mit bestimmten Untergruppen von Kraftfahrzeugen (§ 3), beim Ziehen von Anhängern, bei Verwendung von bestimmten Arten von Reifen, bei der Beförderung von Personen oder von bestimmten Arten von Gütern sowie beim Abschleppen von Kraftfahrzeugen nicht überschritten werden dürfen. Bei Großviehtransporten und bei Langgutfahren (§ 2 Z. 39) darf eine Geschwindigkeit von 50 km/h nicht überschritten werden.“

218. Im § 99 hat der Abs. 3 zu lauten:

„(3) Im Ortsgebiet (§ 2 Abs. 1 Z. 15 StVO 1960) darf außer in den im Abs. 5 angeführten Fällen Fernlicht nicht verwendet werden; das Verwenden des Fernlichtes während des Fahrens ist jedoch außer in den im Abs. 4 lit. c bis f angeführten Fällen zulässig beim Abgeben von optischen Warnzeichen oder, sofern eine Geschwindigkeit von 50 km/h überschritten werden darf, bei unzureichender Beleuchtung der Fahrbahn. Begrenzungslicht (§ 14 Abs. 3) darf ohne Fernlicht, Abblendlicht oder von Nebelscheinwerfern ausgestrahltes Licht nur bei ausreichender Straßenbeleuchtung verwendet werden.“

219. Im § 99 hat der Abs. 5 zu lauten:

„(5) Bei Sichtbehinderung durch Regen, Schneefall, Nebel und dergleichen sind Abblendlicht, Nebellicht oder beide gemeinsam zu verwenden; Fernlicht darf außer während der Dämmerung, bei Dunkelheit oder bei Nebel an Stelle von Abblendlicht verwendet werden. Nebelscheinwerfer dürfen sonst nur auf engen oder kurvenreichen Straßen, Nebelschlußleuchten nur bei Sichtbehinderung durch Regen, Schneefall, Nebel und dergleichen verwendet werden. Unbeschadet der Bestimmungen über die Verwendung von Fernlicht und von Nebelscheinwerfern ist bei einspurigen Kraftfahrzeugen stets Abblendlicht zu verwenden.“

220. 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 Straßenbenutzer 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) oder der Müllabfuhr 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.“

221. 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“.

222. Im § 101 wird nach dem Abs. 1 als neuer Abs. 1 a eingefügt:

„(1 a) Sofern ein von der Person des Lenkers oder des Zulassungsbesitzers verschiedener für die Beladung eines Kraftfahrzeuges oder Anhängers Anordnungsbefugter vorhanden ist, hat dieser — unbeschadet der § 102 Abs. 1 und § 103 Abs. 1 — dafür zu sorgen, daß Abs. 1 lit. a bis c eingehalten wird.“

223. Im § 101 Abs. 2 hat der Ausdruck „(Abs. 3)“ zu entfallen.

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

225. Im § 101 Abs. 5 hat der letzte Satz zu lauten:

„§ 36 lit. c, § 39 Abs. 3 und § 40 Abs. 4 sind sinngemäß anzuwenden.“

226. 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“.

227. Im § 102 hat der Abs. 1 zu lauten:

„(1) Der Kraftfahrzeuglenker darf ein Kraftfahrzeug erst in Betrieb nehmen, wenn er sich, soweit dies zumutbar ist, davon überzeugt hat, daß das von ihm zu lenkende Kraftfahrzeug und ein mit diesem zu ziehender Anhänger sowie deren Beladung den hiefür in Betracht kommenden Vorschriften entsprechen; die Überprüfung der Wirksamkeit der Vorrichtungen zum Abgeben von akustischen Warnzeichen darf jedoch nur erfolgen, sofern nicht ein Verbot gemäß § 43 Abs. 2 lit. a StVO 1960 besteht. Berufskraftfahrer haben bei Lastkraftwagen, Omnibussen oder Anhängern unverzüglich den Zulassungsbesitzer nachweisbar zu verständigen, wenn das Fahrzeug diesen Vorschriften nicht entspricht. Lenker von Lastkraftwagen mit einem Eigengewicht von mehr als 3 500 kg oder von Omnibussen haben dafür zu sorgen, daß der Fahrtschreiber und der Wegstreckenmesser auf Fahrten in Betrieb sind; 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.“

228. Im § 102 Abs. 2 ist nach dem zweiten Wort einzufügen:

„hat den Lenkerplatz in bestimmungsgemäßer Weise einzunehmen. Er“

229. Im § 102 Abs. 4 ist am Ende der Punkt durch einen Strichpunkt zu ersetzen und anzufügen:

„beim Anhalten in einem Tunnel ist der Fahrzeugmotor, sofern mit diesem nicht auch andere Maschinen betrieben werden, unverzüglich abzustellen.“

230. Im § 102 hat der 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

- a) den Führerschein oder Heeresführerschein, beim Lenken von Motorfahrrädern einen amtlichen Lichtbildausweis,
- b) den Zulassungsschein oder Heereszulassungsschein für das von ihm gelenkte Kraftfahrzeug und einen mit diesem gezogenen Anhänger,
- c) bei Probefahrten den Probefahrtschein (§ 45 Abs. 4) und auf Freilandstraßen (§ 2 Abs. 1 Z. 16 der StVO 1960) und an Sonn- und Feiertagen die Bescheinigung über das Ziel und den Zweck der Probefahrt (§ 45 Abs. 6). Bei Betrieben, die außerhalb des Ortsgebietes (§ 2 Abs. 1 Z. 15 der StVO 1960) liegen, muß diese Bescheinigung nur an Sonn- und Feiertagen mitgeführt werden,
- d) bei Überstellungsfahrten den Überstellungsfahrtschein gemäß § 46 Abs. 4,
- e) Bescheide über kraftfahrrechtliche Bewilligungen, die zur Verwendung des Fahrzeuges auf Straßen mit öffentlichem Verkehr erforderlich sind (§ 101 Abs. 5, § 104 Abs. 5 lit. d, Abs. 7 und 9),
- f) das gemäß § 17 Arbeitszeitgesetz vorgeschriebene persönliche Fahrtenbuch oder den Nachweis über eine erteilte Ausnahme,
- g) auf Grund gewerberechtlicher Vorschriften für die Durchführung von Beförderungen oder von Leerfahrten erforderliche Dokumente.

Im Falle der Anzeige des Verlustes eines oder mehrerer der in den lit. a bis g angeführten Dokumenten hat die Behörde oder die nächste Dienststelle des öffentlichen Sicherheitsdienstes, bei der der Besitzer des in Verlust geratenen Dokumentes dies beantragt, diesem eine Bestätigung über die Verlustanzeige auszustellen. Die Bestätigung über die Verlustanzeige ersetzt die in den lit. b bis e angeführten Dokumente bis zur Ausstellung des neuen Dokumentes, jedoch nicht länger als eine Woche, die in der lit. a angeführten Dokumente vier Wochen, gerechnet vom Tage des Verlustes. Lenker von Zugmaschinen, Motorkarren oder selbstfahrenden Arbeitsmaschi-

nen müssen die in den lit. a bis g angeführten Dokumente auf Fahrten im Umkreis von nicht mehr als 10 km vom dauernden Standort des Fahrzeuges nicht mitführen.“

231. 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.“

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

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

- a) des § 36 lit. a oder des § 82 Abs. 1 bis 3,
- b) des § 36 lit. b oder des § 82 Abs. 4, unbeschadet des § 51 Abs. 3,
- c) des § 36 lit. c, wenn durch die Übertretung die Verkehrssicherheit gefährdet wird,
- d) des § 64 Abs. 1 erster Satz zweiter Halbsatz, des § 75 a lit. a oder c, des § 85 oder des § 96 Abs. 6,
- e) des § 75 a lit. b oder des Abs. 3 dritter Satz, wenn durch die Nichterfüllung von Auflagen die Verkehrssicherheit gefährdet wird,
- f) des Abs. 5 lit. a, wenn der Besitz der vorgeschriebenen Lenkerberechtigung nicht glaubhaft gemacht werden kann oder wenn der Führerschein gemäß § 76 vorläufig abgenommen wurde,
- g) des § 101, des § 104 oder des § 106, wenn durch die Übertretung die Verkehrssicherheit gefährdet wird.

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

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

233 a. 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 unverzüglich, im Falle einer schriftlichen Aufforderung binnen zwei Wochen nach Zustellung, 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; dies gilt sinngemäß, wenn ein Zulassungsbesitzer selbst das Kraftfahrzeug gelenkt oder den Anhänger verwendet hat.“

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

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

235. Im § 103 hat der Abs. 4 zu lauten:

„(4) Der Zulassungsbesitzer eines Lastkraftwagens mit einem Eigengewicht von mehr als 3 500 kg oder eines Omnibusses hat dafür zu sorgen, daß der Fahrtschreiber und der Wegstreckenmesser für Fahrten betriebsbereit sind. Die Zulassungsbesitzer von Lastkraftwagen mit einem Eigengewicht von mehr als 3 500 kg oder von Omnibussen haben dafür zu sorgen, daß vor Fahrten die Namen der Lenker, der Tag und der Ausgangspunkt oder die Kursnummern der Fahrten sowie am Beginn und am Ende der Fahrten der Stand des Wegstreckenmessers in entsprechender Weise in die Schaublätter des Fahrtschreibers eingetragen werden. Sie haben die Schaublätter ein Jahr, gerechnet vom Tag der letzten Eintragung, aufzubewahren und der Behörde auf Verlangen zur Einsichtnahme vorzulegen.“

236. Im § 103 wird nach dem Abs. 5 als neuer Abs. 5 a eingefügt:

„(5 a) Der Zulassungsbesitzer eines Omnibusses hat unbeschadet der Bestimmungen des Kraftfahrlinienrechtes dafür zu sorgen, daß der Zustand und die Wirksamkeit der Bremsanlagen und der Lenkung sowie der Zustand der Bereifung des Fahrzeuges von geeigneten Fachkräften halbjährlich geprüft werden. Die erste Halbjahresfrist läuft ab der erstmaligen Zulassung; § 55 Abs. 2 letzter Satz gilt sinngemäß. Der so bestimmte Zeitpunkt für die Prüfung darf jeweils um einen Monat unter- oder überschritten werden. Die Prüfung kann unterlassen werden, wenn zu dem betreffenden Zeitpunkt eine wiederkehrende Überprüfung oder eine Zwischenüberprüfung auf Grund des Kraftfahrlinienrechtes stattfindet.“

237. Im § 103 Abs. 6 ist an Stelle der lit. a und b zu setzen:

- „a) die ein Deckkennzeichen gemäß § 48 Abs. 1 lit. b führen,
- b) deren Kennzeichen gemäß § 48 Abs. 4 fünfter Satz die Bezeichnung des sachlichen Bereiches enthalten oder
- c) die zur Durchführung von Kontrollen oder Überwachungen verwendet werden.“

238. Im § 103 hat der Abs. 8 zu entfallen.

239. Im § 103 ist als neuer Abs. 9 anzufügen:

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

240. Im § 104 hat der Abs. 2 zu lauten:

„(2) Anhänger dürfen mit Kraftwagen nur gezogen werden

- a) wenn sie durch die im § 13 angeführten Vorrichtungen mit dem Zugfahrzeug sicher verbunden sind und die Radspur des Anhängers, außer bei unabhängig vom Zugfahrzeug zu lenkenden Anhängern, auf gerader, waagrechter Fahrbahn von der Richtung der Spur des Zugfahrzeuges nur geringfügig abweichen kann; jedoch dürfen landwirtschaftliche Anhänger, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden darf, wenn sie mit Zugmaschinen gezogen werden, auch nur durch die Anhängerdeichsel mit dem Zugfahrzeug verbunden sein. Bei Langgutfuhren darf ferner der Anhänger auch nur durch das Ladegut des Zugfahrzeuges gezogen werden, wenn er mit dessen Ladegut sicher verbunden ist;
- b) wenn die Anhängerdeichsel, sofern sie sich ohne den Willen des Lenkers von der Anhängervorrichtung loslöst, nur geringfügig abfallen kann (§ 13 Abs. 2); dies gilt jedoch nicht für Anhänger, die selbsttätig 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;
- c) bei leichten Anhängern ohne Bremse, wenn das Eigengewicht des Zugfahrzeuges das Doppelte des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes des Anhängers überschreitet;
- d) bei landwirtschaftlichen Anhängern mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 1 500 kg, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht

überschritten werden darf und die keine Bremse haben, wenn das Eigengewicht des Zugfahrzeuges nicht geringer ist als das höchste zulässige Gesamtgewicht des Anhängers;

- e) bei Anhängern, die breiter sind als das Zugfahrzeug, wenn der Anhänger vorne auf beiden Seiten mit je einer Begrenzungsleuchte ausgerüstet ist, die so am äußersten Rand des Fahrzeuges angebracht ist, daß anderen Straßenbenützern dessen größte Breite erkennbar gemacht werden kann. Dies gilt jedoch nicht für landwirtschaftliche Anhänger, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden darf, wenn die äußersten Punkte des Anhängers nicht mehr als 40 cm über die äußersten Punkte der Leuchtflächen der Begrenzungsleuchten des Zugfahrzeuges hinausragen;
- f) wenn bei Bewilligungen gemäß Abs. 9 vierter Satz erteilte Auflagen erfüllt werden;
- g) wenn Zugfahrzeug und Anhänger die gemäß § 28 Abs. 4 vorgeschriebene Beschaffenheit aufweisen.“

241. 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.“

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

243. 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 Sattelasten beider Fahrzeuge, wenn diese gleich sind, einer dieser Sattelasten 38 000 kg nicht überschreiten.“

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

„§ 36 lit. c, § 39 Abs. 2 und 3 und § 40 Abs. 4 sind sinngemäß anzuwenden.“

245. 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.“

246. 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.“

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

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

248. 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 Verkehrsnostand. 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.“

249. 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,“.

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

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

252. Im § 109 hat der Abs. 1 zu lauten:

„(1) Eine Fahrschulbewilligung (§ 108 Abs. 3) darf nur natürlichen Personen und nur Personen erteilt werden, die

- a) das 24. Lebensjahr vollendet haben,
- b) vertrauenswürdig sind,

- c) die Leistungsfähigkeit der Fahrschule gewährleisten können,
- d) auch im Hinblick auf die Lage ihres ordentlichen Wohnsitzes die unmittelbare persönliche Leitung der Fahrschule erwarten lassen, sofern nicht ein Leiter im Sinne des § 113 Abs. 2 lit. b und c bestellt wird,
- e) das Diplom der Fakultät für Maschinenbau oder für Elektrotechnik einer österreichischen Technischen Universität besitzen oder die Reifeprüfung an einer österreichischen Höheren technischen Lehranstalt maschinen- oder elektrotechnischer Richtung erfolgreich bestanden haben,
- f) eine Fahrschullehrerberechtigung (§ 116) für die in Betracht kommenden Gruppen von Kraftfahrzeugen besitzen,
- g) seit mindestens drei Jahren eine Lenkerberechtigung für die Gruppe von Kraftfahrzeugen besitzen, für die Lenker ausgebildet werden sollen, und glaubhaft machen, daß sie innerhalb der letzten fünf Jahre mindestens drei Jahre lang solche Fahrzeuge tatsächlich gelenkt haben und nicht wegen schwerer Verstöße gegen kraftfahrrechtliche oder straßenpolizeiliche Vorschriften bestraft worden sind; bei Bewerbern um eine Fahrschulbewilligung für die Gruppe D ist jedoch nur eine Lenkerberechtigung für die Gruppe C und die Lenkerpraxis mit Fahrzeugen dieser Gruppe, sofern sie nicht auch in eine andere Gruppe fallen, erforderlich und die
- h) glaubhaft machen, daß sie Gelegenheit hatten, mindestens drei Jahre, für Besitzer eines in der lit. e angeführten Diploms ein Jahr lang als Fahrschullehrer die für das Ausbilden von Lenkern erforderlichen Erfahrungen auf dem Gebiete des Kraftfahrwesens zu erwerben.“

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 § 109 hat der Abs. 3 zu lauten:

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

255. Im § 112 hat der Abs. 3 zu lauten:

„(3) Schulfahrzeuge müssen hinsichtlich ihrer Bauart, ihrer Abmessungen, ihrer höchsten zulässigen Gesamtgewichte und Achslasten und ihrer Ausrüstung den allgemein im Verkehr verwendeten Fahrzeugen der in Betracht kommenden Gruppe (§ 65) entsprechen; dies gilt nicht für Fahrzeuge zur Ausbildung von körperbehinderten Fahrschülern. Bei Schulkraftwagen muß es vom Platz neben dem Lenkerplatz aus möglich sein, auf die Fahrweise des Fahrschülers hinreichend Einfluß zu nehmen und die Betriebs- und Hilfsbremsanlage sowie die Vorrichtung zum Abgeben von akustischen Warnzeichen und die Vorrichtung zum Abgeben von optischen Warnzeichen zu betätigen und die Scheinwerfer abzublenden.“

256. Im § 113 Abs. 2 ist am Ende anzufügen:

„Der Bundesminister für Verkehr hat von der Verpflichtung nach lit. b zu befreien, wenn die Leistungsfähigkeit der Fahrschule gewährleistet ist und keine Bedenken bestehen; diese Befreiung darf nur für längstens fünf Jahre und bei Nachkommen ersten Grades nur bis zur Vollendung ihres 24. Lebensjahres erteilt werden.“

257. Im § 114 hat der Abs. 3 zu lauten:

„(3) Für Schulfahrten verwendete Fahrzeuge müssen durch am Fahrzeug angebrachte Tafeln mit dem Buchstaben „L“ in vollständig sichtbarer und dauernd gut lesbarer und unverwischbarer weißer Schrift auf hellblauem Grund sowie durch am Fahrzeug angebrachte Tafeln mit der vollständig sichtbaren und dauernd gut lesbaren und unverwischbaren Aufschrift „Fahrschule“ in schwarzer Schrift auf gelbem Grund aus beiden Fahrtrichtungen anderen Straßenbenützern als für Schulfahrten verwendete Fahrzeuge erkennbar sein; die Aufschrift „Fahrschule“ darf durch zusätzliche Angaben über die Fahrschule ergänzt sein. Bei Motorrädern können die vorgeschriebenen Aufschriften statt auf dem Fahrzeug auch über der Kleidung des Fahrschülers und des Lehrenden angebracht sein. Die Bezeichnung der Fahrschule muß dem gemäß § 112 Abs. 1 genehmigten Wortlaut entsprechen.“

258. Im § 114 Abs. 4 ist im letzten Satz nach dem Wort „Sicherheitsgurten“ ein Beistrich zu setzen und einzufügen „bei Schulfahrten mit Motorrädern des Sturzhelmes“.

259. Im § 116 Abs. 1 hat der zweite Satz zu lauten:

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

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

259 b. Im § 116 hat der Abs. 3 zu lauten:

„(3) Vor der Erteilung der Fahrschullehrerberechtigung (Abs. 1) hat der Landeshauptmann ein Gutachten eines rechtskundigen und eines technischen gemäß § 127 Abs. 2 und 3 bestellten Sachverständigen darüber einzuholen, ob der Antragsteller die Lehrbefähigung für die in Betracht kommenden Gruppen von Fahrzeugen besitzt. Dieses Gutachten ist auf Grund der Lehrbefähigungsprüfung (§ 118) zu erstatten. Es hat nur auszusprechen, ob der Begutachtete die Lehrbefähigung für Fahrschullehrer für die in Betracht kommenden Gruppen von Fahrzeugen besitzt oder nicht; wurde die Prüfung nicht bestanden, so ist auch auszusprechen, wann sie frühestens wiederholt werden kann. Die Prüfung darf nicht vor Ablauf von zwei Monaten und im Zuge desselben Verfahrens nicht mehr als zweimal wiederholt werden; wurde die Prüfung ein zweites Mal nicht bestanden, so ist für die Wiederholung eine entsprechend längere Frist festzusetzen. Das Gutachten ist von beiden Sachverständigen gemeinsam zu erstatten und darf nur „fachlich befähigt“ lauten, wenn beide Sachverständigen dieser Ansicht sind. Bei Ablehnung oder Zurückziehung des Antrages auf Erteilung der Fahrschullehrerberechtigung wegen mangelnder Lehrbefähigung darf ein neuerlicher Antrag nicht vor Ablauf von fünf Jahren gestellt werden.“

260. Im § 116 Abs. 6 wird der Punkt am Ende des ersten Satzes gestrichen und angefügt: „und nur wenn keine Bedenken bestehen.“

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

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

262. Im § 118 Abs. 4 hat der letzte Satz zu lauten:

„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.“

263. 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 Wir-

kungskreis 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.“

264. 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.“

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

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

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

267. Im § 122 Abs. 5 hat der letzte Satz zu entfallen.

268. 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.“

269. 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, und in zweiter Instanz der Landeshauptmann, bei Bescheiden, mit denen für die Dauer von mindestens fünf Jahren eine Lenkerberechtigung entzogen oder das Recht, von einem ausländischen Führerschein Gebrauch zu machen, aberkannt wird, in dritter Instanz der Bundesminister für Verkehr zuständig. Entscheidet der Landeshauptmann in erster Instanz, so ist in zweiter Instanz der Bundesminister für Verkehr zuständig.“

269 a. Im § 123 wird am Ende als neuer Abs. 4 angefügt:

„(4) Die im § 103 Abs. 2 zweiter Satz angeführten Erhebungen sind im Sinne des § 39 Abs. 2 letzter Satz AVG 1950, außer bei Gefahr im Verzug, schriftlich oder telefonisch durchzuführen.“

270. Im § 124 hat der Abs. 1 zu lauten:

„(1) Der Bundesminister für Verkehr hat zur Begutachtung von Typen von Kraftfahrzeugen oder Anhängern, von Fahrgestellen solcher Fahrzeuge oder Teilen oder Ausrüstungsgegenständen solcher Fahrzeuge (§ 29 Abs. 4) technische Sachverständige zu bestellen. Die Sachverständigen müssen für diese Begutachtung besonders geeignet sein. Ein Verzeichnis der bestellten Sachverständigen ist im Bundesministerium für Verkehr zur allgemeinen Einsicht aufzulegen. Dieses Verzeichnis muß mindestens je einen Sachverständigen aus dem Personalstand des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft und des Bundesministeriums für Landesverteidigung sowie mindestens zwei aus dem Personalstand eines jeden Bundeslandes enthalten, sofern ein Vorschlag seines Landeshauptmannes vorliegt.“

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

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

272. 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“.

273. 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“.

274. Im § 124 hat der Abs. 3 zu lauten:

„(3) Der Bundesminister für Verkehr kann auch Besitzer anderer als der im Abs. 2 Z. 1 lit. a und Z. 2 angeführten Diplome zu Sachverständigen gemäß Abs. 1 bestellen, wenn sie eine der im Abs. 2 Z. 1 lit. a und Z. 2 lit. b angeführten Ausbildung gleichwertige Ausbildung genossen haben und bei ihnen die übrigen im Abs. 2 angeführten Voraussetzungen vorliegen.“

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

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

276. 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“.

277. 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“.

278. Im § 125 hat der Abs. 3 zu lauten:

„(3) Der Landeshauptmann kann auch Besitzer anderer als der im Abs. 2 Z. 1 lit. a und Z. 2 lit. b angeführten Diplome und Reifezeugnisse zu Sachverständigen gemäß Abs. 1 bestellen, wenn der Bundesminister für Verkehr festgestellt hat, daß sie eine der im Abs. 2 Z. 1 lit. a und Z. 2 lit. b angeführten Ausbildung gleichwertige Ausbildung genossen haben und bei ihnen die übrigen im Abs. 2 angeführten Voraussetzungen vorliegen.“

279. 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“.

280. 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“.

281. Im § 126 hat der Abs. 4 zu lauten:

„(4) Der Landeshauptmann kann auch Besitzer anderer als der im Abs. 3 Z. 1 lit. a und Z. 2 lit. b angeführten Diplome und Reifezeugnisse zu technischen Sachverständigen gemäß Abs. 1 bestellen, wenn der Bundesminister für Verkehr festgestellt hat, daß sie eine der im Abs. 3 Z. 1 lit. a und Z. 2 lit. b angeführten Ausbildung gleichwertige Ausbildung genossen haben und bei ihnen die übrigen im Abs. 3 angeführten Voraussetzungen vorliegen.“

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

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

283. Im § 127 hat der Abs. 4 zu lauten:

„(4) Der Landeshauptmann kann auch Besitzer anderer als der im Abs. 3 lit. a angeführten Diplome zu technischen Sachverständigen gemäß Abs. 1 bestellen, wenn der Bundesminister für Verkehr festgestellt hat, daß sie eine der im Abs. 3 lit. a angeführten Ausbildung gleichwertige Ausbildung genossen haben und bei ihnen die übrigen im Abs. 3 angeführten Voraussetzungen vorliegen.“

284. Der § 128 hat zu lauten:

„§ 128. Allgemeine Bestimmungen über die Sachverständigen

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

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

285. Im § 129 Abs. 1 ist an Stelle des Betrages „12.000 S“ zu setzen „20 000 S“.

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

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

288. 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,“

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

290. Im § 131 hat der Abs. 2 zu lauten:

„(2) Die Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge untersteht als Anstalt ohne Rechtspersönlichkeit dem Bundesminister für Verkehr. Das Anstaltspersonal ist unbeschadet der dienstrechtlichen und disziplinären Unterordnung unter den Bundesminister für Verkehr in Angelegenheiten der Anstalt einem Leiter unmittelbar unterstellt und an dessen Weisungen gebunden.“

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

292. Im § 132 hat der Abs. 2 zu lauten:

„(2) Fahrzeuge, die vor dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes zum Verkehr zugelassen worden sind, sind von den Bestimmungen ausgenommen

- a) des § 4 Abs. 5 über Sicherheitsgurte,
- b) des § 8 Abs. 2 über die Lenkhilfe,
- c) des § 10 Abs. 1 über die Sicht bei Bruch von Windschutz- und Klarsichtscheiben,
- d) des § 13 Abs. 3 über die selbsttätig schließende Anhängenvorrichtung,

- e) bei landwirtschaftlichen Zugmaschinen des § 18 Abs. 1 über die Ausrüstung mit einer zweiten Bremsleuchte,
- f) bei landwirtschaftlichen Zugmaschinen und Anhängern des § 19 Abs. 1 und 3 über die Ausrüstung mit Fahrtrichtungsanzeigern,
- g) des § 21 über Scheibenwaschvorrichtungen und Vorrichtungen gegen das Beschlagen und Vereisen,
- 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
- i) des § 24 über die Geschwindigkeitsmesser, Fahrtschreiber und Wegstreckenmesser bei Kraftfahrzeugen außer Omibussen.“
293. Im § 132 Abs. 4 erster Satz ist an Stelle der Worte „Der Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie“ zu setzen „Der Bundesminister für Verkehr“.
294. Im § 132 Abs. 5 ist an Stelle der Worte „Das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie“ zu setzen „Der Bundesminister für Verkehr“.
- 294 a. Im § 133 ist am Ende als neuer Abs. 8 anzufügen:
- „(8) Für die Erweiterung des im Abs. 2 angeführten Vermerkes über das Lenken von Motorrädern mit einem Hubraum von nicht mehr als 125 cm³ oder von nicht mehr als 250 cm³ auf eine Lenkerberechtigung für die Gruppe A gilt § 67 Abs. 6 sinngemäß.“
295. Dem § 134 sind als neue Abs. 3 bis 5 anzufügen:
- „(3) Bei Übertretungen des § 99 Abs. 1 erster Satz und Abs. 5 auf Freilandstraßen, des § 102 Abs. 3 dritter Satz, des § 106 Abs. 1 a und Abs. 4 sowie bei mit Meßgeräten festgestellten Überschreitungen einer ziffernmäßig festgesetzten erlaubten Höchstgeschwindigkeit (§ 98) im Ausmaß von 20 bis 30 km/h kann § 50 VStG 1950 mit der Maßgabe angewendet werden, daß Geldstrafen bis 300 S sofort eingehoben werden.
- (4) Beim Verdacht einer Übertretung der Vorschriften dieses Bundesgesetzes oder der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen kann zur Abwendung einer Festnahme im Sinne des § 37 a VStG 1950 als vorläufige Sicherheit ein Betrag bis 5 000 S festgesetzt werden.
- (5) Wurde mit einem Kraftfahrzeug oder Anhänger eine unter § 50 Abs. 1 VStG 1950 fallende Übertretung dieses Bundesgesetzes, der Straßenverkehrsordnung 1960, des Eisenbahngesetzes 1957 oder von auf Grund dieser Bundesgesetze erlassenen Verordnungen von einem dem anzeigenden Organ unbekanntem Lenker begangen und ist die Übergabe eines Beleges gemäß § 50 Abs. 2 VStG 1950 an den Täter oder die Hinterlassung am Tatort nicht möglich, so kann der Beleg auch dem Zulassungsbesitzer zugestellt werden.“
296. Im § 135 Abs. 2 lit. i haben die Worte „und Breitstrahlern“ zu entfallen.
297. 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“.
298. Im § 136 hat der Abs. 1 zu lauten:
- „(1) Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist, unbeschadet der Abs. 2 und 3 der Bundesminister für Verkehr betraut; er hat das Einvernehmen zu pflegen bei der Vollziehung
- a) des § 1 Abs. 2 lit. d, des § 24 Abs. 2, des § 29 Abs. 6, des § 30 Abs. 7, des § 31 Abs. 5, des § 40 Abs. 1 und 5, des § 41 Abs. 6, des § 45 Abs. 8, des § 46 Abs. 6, des § 47 Abs. 3, des § 77, des § 87 Abs. 1, des § 92 Abs. 5, des § 97, des § 99 Abs. 1, des § 101 Abs. 8, des § 102 Abs. 2 und 5, des § 103 Abs. 8, des § 104 Abs. 8, des § 106 Abs. 9, des § 107 Abs. 4, des § 121 und des § 124 Abs. 1 bezüglich der Angelegenheiten des Bundesheeres und der Heeresverwaltung mit dem Bundesminister für Landesverteidigung;
- b) des § 1 Abs. 4 mit dem Bundesminister für Justiz;
- c) des § 59 Abs. 1 bis 3, des § 62 Abs. 1, 6, 7 und 8 und des § 92 Abs. 6 Z. 6 mit den Bundesministern für Justiz und für Finanzen;
- d) des § 55 Abs. 3 und 4, des § 56 Abs. 4, des § 61, des § 129 und des § 131 Abs. 5 und 6 mit dem Bundesminister für Finanzen;
- e) des § 102 Abs. 5 lit. f und des § 103 Abs. 3 bezüglich des Ausmaßes der Beanspruchung von Kraftfahrzeuglenkern mit dem Bundesminister für soziale Verwaltung;
- f) des § 109 Abs. 2, des § 124 Abs. 3, des § 125 Abs. 3, des § 126 Abs. 4 und des § 127 Abs. 4 bezüglich der Frage der Gleichwertigkeit der Ausbildung an einer Universität mit dem Bundesminister für Wissenschaft und Forschung;
- g) des § 109 Abs. 2, des § 125 Abs. 3 und des § 126 Abs. 4 bezüglich der Frage der Gleichwertigkeit der Ausbildung an einer Höheren Lehranstalt mit dem Bundesminister für Unterricht und Kunst;

- h) des § 48 Abs. 1 zweiter Satz und des § 54 Abs. 4 mit dem Bundesminister für Inneres;
- i) des § 26 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;
- k) des § 54 Abs. 2, 3, 3 a, 3 b und 3 c mit dem Bundesminister für Auswärtige Angelegenheiten;
- 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, des § 69 und des § 91 a mit dem Bundesminister für Gesundheit und Umweltschutz.“

299. Im § 136 hat der Abs. 2 zu lauten:

„(2) Mit der Vollziehung des § 45 Abs. 6 dritter Satz zweiter Halbsatz, § 57 Abs. 6 zweiter Satz, des § 60, des § 62 Abs. 2 bis 5, des § 67 Abs. 7, des § 68 Abs. 2 zweiter Satz und des § 77 Abs. 1 zweiter Satz ist der Bundesminister für Finanzen betraut; er hat das Einvernehmen zu pflegen bei der Vollziehung des § 60 und des § 62 Abs. 2 erster Satz, Abs. 3 erster Satz und Abs. 5 mit dem Bundesminister für Verkehr und bei der Vollziehung des § 60 Abs. 1 bis 3 und des § 62 Abs. 3 erster Satz und Abs. 5 je mit Ausnahme der Festsetzung des Tarifes mit dem Bundesminister für Justiz.“

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 oder D, die vor Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes erteilt oder ausgetauscht wurden, gelten als zum Lenken der im Art. I Z. 171 (§ 65 Abs. 1 Z. 1) umschriebenen Fahrzeugarten berechtigt.

(2) Für die Anwendung des § 65 KFG 1967 gelten Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3 500 kg, deren Type oder die einzeln vor dem Inkrafttreten des Art. I Z. 171 (§ 65 Abs. 1 Z. 1) genehmigt worden sind, als Kraftwagen der Gruppe B.

(3) Einspurige Krafträder, außer den im § 132 Abs. 3 KFG 1967 angeführten, deren Type oder die einzeln vor dem 1. Juli 1978 genehmigt wurden und die im Typenschein oder im Bescheid über die Einzelgenehmigung als Motorfahrrad bezeichnet sind und die eine höhere Bauartgeschwindigkeit als 40 km/h aufweisen, können an Stelle des im § 33 KFG 1967 vorgesehenen

Verfahrens auch einer besonderen Überprüfung (§ 56 KFG 1967) oder Begutachtung (§ 57 a KFG 1967) unterzogen werden. Eine Ausfertigung des auf Grund der Überprüfung oder Begutachtung erstellten Gutachtens ist von dem Sachverständigen, Verein oder Gewerbetreibenden, der das Gutachten erstellt hat, der Behörde, die den Zulassungsschein für das Fahrzeug ausgestellt hat, unverzüglich zu übersenden. Das Fahrzeug ist innerhalb von zwei Wochen nach der Überprüfung oder Begutachtung abzumelden; § 43 Abs. 1 und 2 KFG 1967 gilt sinngemäß. Kommt der Zulassungsbesitzer dieser Verpflichtung nicht nach, so hat die Behörde die Zulassung aufzuheben; § 44 Abs. 3 und 4 KFG 1967 gilt sinngemäß. Ergibt das Gutachten, daß das Fahrzeug den Vorschriften über Kleinmotorräder entspricht, so hat die Behörde dies im Typenschein oder Bescheid über die Einzelgenehmigung zu vermerken.

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

(5) Für im Zeitpunkt des Inkrafttretens des Art. I Z. 269 (§ 123 Abs. 1) anhängige Rechtsmittelverfahren gelten hinsichtlich des Instanzenzuges jene Bestimmungen, die bis zu diesem Zeitpunkt in Kraft waren.

Artikel III

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

- a) Z. 22 (§ 4 Abs. 1 dritter Satz und vierter Satz zweiter Halbsatz) über die Betätigung von Vorrichtungen auch bei Verwendung eines Sicherheitsgurtes und über die leichte Überwachbarkeit und Austauschbarkeit von Teilen,
- b) Z. 24 (§ 4 Abs. 5 a) über die Anbringung von Vorrichtungen zum Abschleppen,
- c) Z. 65 (§ 19 Abs. 1 a) über die Ausrüstung mit einer Alarmblinkanlage.

(2) Wenn ihre Typen oder wenn sie einzeln vor dem 1. Jänner 1981 genehmigt worden sind und sie zwar den bisherigen Vorschriften, aber nicht diesem Bundesgesetz entsprechen, sind von Art. I Z. 30 ausgenommen:

- a) Kraftwagen hinsichtlich des § 6 Abs. 3 fünfter Satz, Abs. 4 Z. 3, Abs. 7 b, Abs. 7 c und Abs. 12 b;
- b) Spezialkraftwagen mit einem Eigengewicht von mehr als 3 500 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. 200 (§ 90 Abs. 1 bis 3) als Zugmaschinen der Klasse III galten, hinsichtlich des § 6 Abs. 7;
- d) Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen, Omnibusse, Lastkraftwagen, Sattelzugfahrzeuge und Kraftwagen von Gelenkkraftfahrzeugen sowie Spezialkraftwagen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 35 km/h hinsichtlich des § 6 Abs. 7 a;
- e) Anhänger hinsichtlich des § 6 Abs. 7 c und Abs. 12 a;
- f) Anhänger hinsichtlich des § 6 Abs. 10 zweiter Satz zweiter Halbsatz;
- g) Zugmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h, die vor Inkrafttreten des Art. I Z. 200 als Zugmaschinen der Klasse II galten, hinsichtlich des § 6 Abs. 1 erster Satz bezüglich des Erfordernisses einer zweiten Bremsanlage.
- (3) Wenn ihre Type oder wenn sie einzeln vor dem 1. Oktober 1977 genehmigt worden sind, sind von Art. I Z. 30 hinsichtlich der Allradbremse (§ 6 Abs. 3 und Abs. 10 a) ausgenommen:
- a) andere als in lit. b und c angeführte Kraftwagen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h und nicht mehr als 50 km/h,
- b) Zugmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 35 km/h und nicht mehr als 50 km/h,
- c) Transportkarren und selbstfahrende Arbeitsmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 30 km/h und nicht mehr als 50 km/h,
- d) Anhänger, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden darf oder deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht 5 000 kg übersteigt.

Artikel III a

(1) Art. III Abs. 1 lit. b gilt nicht für Kraftfahrzeuge, die zur Beförderung von mehr als 1 000 l gefährlicher entzündbarer Flüssigkeiten bestimmt sind.

(2) Art. III Abs. 2 lit. d gilt für Sattelzugfahrzeuge, die dazu bestimmt sind, mit einem Tanksattelanhänger oder Sattelanhänger mit Aufsetztank ein Sattelkraftfahrzeug mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 20 000 kg zu bilden, nur dann, wenn der Sattelanhänger zur Beförderung gefährlicher, entzündbarer Flüssig-

keiten mit einem Flammpunkt von mehr als 55° C bestimmt sind und das Sattelzugfahrzeug vor dem 1. Jänner 1968 zugelassen worden ist.

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

(4) Fahrzeuge, deren Type oder die einzeln vor dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes genehmigt worden sind, sind von Art. I Z. 206 (§ 92 Abs. 3 erster Satz) hinsichtlich der Vorschriften des ADR über ihre Bauart, Ausrüstung und Ausstattung ausgenommen.

(5) Art. V Abs. 7 gilt sinngemäß.

Artikel IV

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

(2) Der Abs. 1 gilt nicht

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

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

3. bei Unmöglichkeit des bestimmungsgemäßen Gebrauches des Sturzhelmes wegen der körperlichen Beschaffenheit des Benützers.

Artikel V

(1) An dem im Art. I Z. 155 (§ 57 a Abs. 1 lit. e bis g) angeführten Fahrzeugen muß ab 1. Juli 1979 eine den Vorschriften entsprechende Begutachtungsplakette angebracht sein.

(2) Zugmaschinen, die vor Inkrafttreten des Art. I Z. 200 (§ 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. 146 (§ 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. 145 (§ 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. 200 (§ 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	erstmals zu begutachten	und darauffolgend das nächste Mal zu begutachten
vor dem	im Monat der ersten Zulassung	
1. Jänner 1976	des Jahres 1979	des Jahres 1980
im Jahre 1976	des Jahres 1979	des Jahres 1981
im Jahre 1977	des Jahres 1980	des Jahres 1982
im Jahre 1978	des Jahres 1981	des Jahres 1983

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

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

(7) Die Prüfung gemäß Art. I Z. 236 (§ 103 Abs. 5 a) ist erstmals durchzuführen bei Fahrzeugen, die erstmals zugelassen worden sind in den Monaten

- a) Jänner bis Juni, sechs Monate nach dem Jahrestag der Zulassung im Jahre 1978,
- b) Juli bis Dezember, sechs Monate vor dem Jahrestag der Zulassung im Jahre 1978.

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. Jänner 1980 Art. I Z. 26 (§ 5 Abs. 1 letzter Satz) über das Feilbieten von Warneinrichtungen,
- b) mit 1. Jänner 1982 Art. I Z. 26, 231 und 233 (§ 5 Abs. 1 letzter Satz, § 102 Abs. 10 und § 103 Abs. 1 zweiter Satz) über das Mitführen und Bereitstellen von Warneinrichtungen,

c) mit 1. Jänner 1981 Art. I Z. 30 (§ 6) über die Bremsen, ausgenommen hinsichtlich der Allradbremse (§ 6 Abs. 3 und Abs. 10 a) für

aa) andere als in lit. bb und cc angeführte Kraftwagen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h und nicht mehr als 50 km/h,

bb) Zugmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 35 km/h und nicht mehr als 50 km/h,

cc) Transportkarren und selbstfahrende Arbeitsmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 30 km/h und nicht mehr als 50 km/h,

dd) Anhänger, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden darf oder deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht 5 000 kg übersteigt,

d) mit 1. Jänner 1980 Art. I Z. 43 (§ 14 Abs. 1 siebenter Satz), 44 (§ 14 Abs. 3 zweiter Satz), 46 (§ 14 Abs. 4 zweiter Satz), 48 (§ 14 Abs. 5), 52 (§ 16 Abs. 2), 63 (§ 18 Abs. 3), 66 (§ 19 Abs. 2 letzter Satz) und 72 (§ 20 Abs. 2) über die Anbringung der Scheinwerfer, Leuchten und Rückstrahler,

e) mit 1. Jänner 1979 Art. I Z. 155 (§ 57 a Abs. 1 lit. e) hinsichtlich der wiederkehrenden Begutachtung von Zugmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h, die vor Inkrafttreten des Art. I Z. 200 (§ 90 Abs. 1 bis 3) in die Klasse II fielen,

f) mit 1. Jänner 1979 Art. I Z. 145 und 155 (§ 55 Abs. 1 lit. g, § 57 a Abs. 1 lit. e bis g) hinsichtlich der wiederkehrenden Begutachtung von landwirtschaftlichen selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und Motorkarren,

g) mit 1. Juli 1979 Art. I Z. 122 (§ 36 lit. e) hinsichtlich der Anbringung der Begutachtungsplakette,

h) mit 1. Jänner 1979 Art. I Z. 205 (§ 92 Abs. 1) über die Verwendungsbestimmung von Fahrzeugen zur Beförderung gefährlicher Güter und Z. 206 (§ 92 Abs. 3 erster Satz) über die Anwendung der Bau-, Ausrüstungs- und Ausstattungs Vorschriften des ADR,

i) mit 1. Jänner 1979 Art. I Z. 142 (§ 49 Abs. 4 fünfter Satz) über die Kennzeichentafeln für vorübergehend zugelassene Fahrzeuge,

j) mit 1. Juli 1978 Art. I Z. 210 (§ 93 a) über die Krafträder,

k) mit 1. Jänner 1979 Art. I Z. 26 und 258 (§ 5 Abs. 1 letzter Satz, § 114 Abs. 4 letzter Satz) sowie Art. IV über den Gebrauch von Sturzhelmen für Motorräder,

- | | |
|---|---|
| <p>l) mit 1. Jänner 1979 Art. I Z. 81 (§ 23 Abs. 1) über die Ausrüstung einspuriger Kraftfahrzeuge mit mindestens einem Rückblickspiegel,</p> <p>m) mit 1. Juli 1978 Z. 127 (§ 39 a) über die Kennzeichnung von Fahrzeugen mit höherem Höchstgewicht.</p> <p>(3) Fahrzeuge der Justizwache, deren dauernder Standort vor Inkrafttreten des Art. I Z. 128 (§ 40 Abs. 1 lit. a) nicht Wien war, sind bis zum 30. Juni 1978 gemäß § 43 Abs. 4 lit. b abzumelden. Für Fahrzeuge der Justizwache ist bis zum 30. Juni 1978 um Zuweisung eines neuen Kennzeichens anzusuchen.</p> | <p>(4) Verordnungen auf Grund der Bestimmungen dieses Bundesgesetzes können von dem der Kundmachung dieses Bundesgesetzes folgenden Tag an erlassen werden; sie treten frühestens mit den betreffenden Bestimmungen in Kraft.</p> |
|---|---|

Artikel VII

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

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

/ 2

Entschließung

Der Bundesminister für Verkehr wird ersucht, im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Gesundheit und Umweltschutz entsprechend den Ergebnissen des derzeit laufenden Forschungsauftrages die Kraftfahrergesetz-Durchführungsverordnung 1967 (KDV) zu novellieren

entweder durch Aufhebung des § 35 Abs. 1 lit. h

oder durch Erweiterung des § 35 Abs. 4 in der Form, daß eine Lenkerberechtigung für die Gruppe B auch Personen erteilt werden kann, bei denen eine Farbuntüchtigkeit für Rot vom Grade einer Protanopie festgestellt wurde, wobei erforderlichenfalls Beschränkungen oder Auflagen vorgeschrieben werden.