

897 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XVI. GP

Bericht und Antrag des Verkehrsausschusses

über den Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967 geändert wird (10. Kraftfahrgesetz-Novelle)

Der Verkehrsausschuß hat in seiner Sitzung am 14. Feber 1986 im Zuge seiner Beratungen über die Regierungsvorlage 466 der Beilagen: Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967 geändert wird (9. Kraftfahrgesetz-Novelle) auf Grund eines einvernehmlichen Antrages des zur Vorbehandlung dieser Vorlage eingesetzten Unterausschusses einstimmig beschlossen, dem Nationalrat gemäß § 27 Abs. 1 des Geschäftsordnungsgesetzes den angeschlossenen Gesetzentwurf vorzulegen, dem vor allem die Überlegung zugrunde liegt, im Hinblick auf das Außerkrafttreten des § 103 Abs. 2 zweiter Satz KFG 1967 am 28. Feber 1986 (siehe unten zu Art. I Z 8) noch vor Berichterstattung über die Regierungsvorlage 466 der Beilagen eine Ersatzlösung zu beschließen. Bei dieser Gelegenheit wurden auch einige weitere an den Ausschuß herangetragene Novellierungswünsche berücksichtigt, insbesondere eine Regelung für eine wirksame Kontrolle der Kraftstoffbeimengungen durch Probenentnahme (siehe unten zu Art. I Z 3).

Zu den einzelnen Bestimmungen dieser Novelle stellt der Ausschuß fest:

Zu Art. I Z 1:

Siehe die Novelle BGBl. Nr. 439/1984 zum Bundesministeriengesetz 1973.

Zu Z 2 (§ 11 Abs. 3):

Im § 11 Abs. 3 KFG idF der 8. KFG-Novelle soll durch die Einfügung der Worte „im Großhandel oder im Kleinverkauf“ lediglich klargestellt werden, daß der Begriff des Feilbietens auch die Tätigkeit des („feilbietenden“) Großhändlers (Importeurs) erfaßt.

Zu Z 3:

Gemäß § 11 Abs. 3 KFG 1967 idF der 8. KFG-Novelle, BGBl. Nr. 451/1984, besteht für Kraftstoffe, die für den Betrieb von Kraftfahrzeugen feilgeboten werden, eine Beschränkung hinsichtlich des Gehaltes an luftverunreinigenden Bestandteilen. Auf Grund des § 26 a Abs. 2 lit. c KFG idF der genannten Novelle wurden mit Verordnung des Bundesministers für Gesundheit und Umweltschutz vom 7. März 1985, BGBl. Nr. 111 idF BGBl. Nr. 548/1985 Bestimmungen über den höchsten zulässigen Gehalt an Bleiverbindungen („bleifreies Normalbenzin“) sowie an Benzol und Schwefel im Kraftstoff getroffen.

Um die Einhaltung der genannten Höchstwerte für Kraftstoffbestandteile zu gewährleisten, erscheint es notwendig, eine entsprechende behördliche Kontrolle der Kraftstoffe durch Entnahme von Proben zu ermöglichen, wofür — analog zu ähnlichen Bestimmungen in anderen Verwaltungsvorschriften — auch im KFG eine gesetzliche Grundlage zu schaffen wäre.

Die vorliegende Probennahmeregulation (§ 11 Abs. 6 bis 9) lehnt sich an ähnliche Vorschriften der Gewerbeordnung 1973 (§ 338), des Lebensmittelgesetzes 1975 (§§ 37, 39) und des Waschmittelgesetzes, BGBl. Nr. 300/1984, (§ 8) an.

Zu § 11 Abs. 6 und 7:

Die Ermächtigung zur behördlichen Probenahme bezieht sich nicht auf solche Kraftstoffe, die aus dem Bundesgebiet verbracht werden; ferner auch nicht auf den im Tank des Fahrzeuges seinem Betrieb dienenden Kraftstoff.

Zu § 11 Abs. 8:

Als für eine Untersuchung des Kraftstoffes geeignete Einrichtungen kommen zur Zeit insbesondere wissenschaftliche Institute im Bereich der Universitäten in Frage.

Zu § 11 Abs. 9:

Für eine Untersuchung der Kraftstoffe ist eine Menge von bis zu 2 Liter ausreichend.

Im Hinblick auf die Geringfügigkeit dieser Kraftstoffmenge und ihres Preises und unter Bedachtnahme auf den mit einem Entschädigungsverfahren einhergehenden relativ hohen Verwaltungsaufwand erscheint die Festsetzung einer Entschädigung für Probennahmen nicht geboten bzw. gerechtfertigt.

Zu Z 4 (§ 26 a Abs. 4):

Der technische Fortschritt bringt es mit sich, daß bestimmte Kriterien nur in einem sehr aufwendigen Verfahren geprüft werden können. Die Vorschriften über das Prüfverfahren sind daher überaus umfangreich. Hinzu kommt die Tatsache, daß diese Bestimmungen nur für einen kleinen Kreis von Interessenten von Bedeutung sind, während sie für einen nicht technisch gebildeten Laien unverständlich bleiben. So füllten etwa die Anlagen 3 b und 3 c zur KDV (eingeführt mit der 6. Novelle, BGBl. Nr. 356/1972) über die Prüfung von Sitzen und Schutzvorrichtungen von Zugmaschinen 24 Seiten im Bundesgesetzblatt; diese Prüfungen werden aber nur in der Bundesversuchs- und Prüf-anstalt für Landtechnik in Wieselburg, NÖ durchgeführt. Dies gilt vermehrt für die Anlage 1 zur KDV idF der 18. Novelle über die Auspuffgasvorschriften, welche im Bundesgesetzblatt 162 Seiten füllt. Um nun eine durchaus entbehrliche Überlastung des Bundesgesetzblattes zu vermeiden, sollen solche Anlagen zur KDV auch durch Auflegung zur öffentlichen Einsicht kundgemacht werden können. Vgl. hierzu auch § 4 Abs. 4 Bundesstraßengesetz 1971, demzufolge die Planunterlagen zu Verordnungen über den Verlauf von Bundesstraßen ebenfalls nur zur Einsicht aufgelegt werden können; ferner auch die Kundmachung von Regelungen nach dem sogenannten „Homologisierungsübereinkommen“, BGBl. Nr. 177/1971 (zuletzt Regelung Nr. 40 im BGBl. Nr. 393/1985).

Zu Z 5 (§ 57 a Abs. 4 a):

Durch diese Bestimmung soll die Aufbewahrung der zweiten Ausfertigung der Gutachten im Wege der Mikroverfilmung ermöglicht werden. Die Bestimmung ist den § 38 Abs. 3 und § 47 Abs. 2 HGB idF BGBl. Nr. 577/1973 über die Aufbewahrung der Handelsbücher nachgebildet.

Zu Z 6 (§ 75 a letzter Satz):

Mangels einer positiven Vorschrift kann derzeit die Nichtbeachtung einer gemäß dem erster Satz erlassenen behördlichen Verfügung nicht bestraft werden. Eine solche Verfügung ist aufzuheben, wenn zB die körperliche Eignung wieder gegeben ist.

Zu Z 7 (§ 98 Abs. 1):

Durch die Anhebung der Geschwindigkeitsgrenze für Großviehtransporte auf Autobahnen wird eine Verkürzung der Transportzeit bewirkt. Auf anderen Straßen wäre jedoch bei einer höheren als der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit eine vermehrte Gefährdung der Tiere durch häufiges Anfahren und Bremsen an Kreuzungen gegeben.

Zu Z 8:

Der Verfassungsgerichtshof hat im § 103 Abs. 2 zweiter Satz KFG betreffend die „Lenkerauskunft“ mit Erkenntnis vom 3. März 1984 (siehe BGBl. Nr. 237/1984, ausgegeben am 13. Juni 1984) den zweiten Halbsatz mit sofortiger Wirkung und mit Erkenntnis vom 8. März 1985 (siehe BGBl. Nr. 198/1985) den ersten Halbsatz mit Wirkung ab 1. März 1986 als verfassungswidrig aufgehoben.

Die Wichtigkeit des selbständigen Rechtsinstitutes der Lenkerauskunft kann daran gemessen werden, daß die Notwendigkeit, eine derartige Verpflichtung zu normieren, bereits früh erkannt und eine vergleichbare Regelung bereits im Jahre 1930 in die österreichische Rechtsordnung aufgenommen wurde; siehe § 89 Abs. 3 KFV 1930. Ohne diese Sondervorschrift ist eine Ausforschung des Lenkers nicht denkbar. Die Auskunftspflicht über die Verwendung des Kraftfahrzeuges dient dabei nicht nur der Feststellung eines etwaigen einer Verwaltungsübertretung schuldigen Lenkers, obwohl dies den häufigsten Fall darstellt. Die Aufhebung des zweiten Satzes des § 103 Abs. 2 durch den Verfassungsgerichtshof (siehe BGBl. Nr. 237/1984 und 198/1985) hat zur Folge, daß sowohl auf dem Gebiet der Verwaltungsübertretungen durch Kraftfahrzeuglenker wie auch im Zusammenhang mit der Ausforschung von Zeugen und Straftätern geordnete und zielführende Amtshandlungen nicht mehr möglich sind. Ferner kann Österreich seine vertraglichen Verpflichtungen, wie sie der Art. 25 des Genfer Abkommens über den Straßenverkehr, BGBl. Nr. 222/1955, und der Art. 10 des Pariser Übereinkommens über den Verkehr von Kraftfahrzeugen, BGBl. Nr. 304/1930, enthalten, nicht mehr erfüllen.

Ohne eine wirksame Ersatzlösung ist eine geordnete und wirksame Kontrolle im Straßenverkehr nicht mehr möglich, weil alle Delikte eines Kraftfahrzeuglenkers, bei denen er nicht persönlich betreten wird, nicht mehr geahndet werden können. In Anbetracht der Tatsache, daß einem Täter von Verkehrsdelikten ein rasches Fortbewegungsmittel zur Verfügung steht, kann hier mit dem klassischen Instrumentarium zur Feststellung eines Täters im fließenden Verkehr (zB Fahrerflucht nach einem schweren Verkehrsunfall) nicht das Auslangen gefunden werden; selbst das Zeichen zum Anhalten eines Exekutivorganes (§ 97 Abs. 5 StVO) kann straflos mißachtet werden, was ua.

auch die Vollziehung der verwaltungsstrafrechtlichen Sanktion der Gurten-/Helmpflicht (siehe Art. III Abs. 5, 3. KFG-Novelle und Art. IV Abs. 5, 4. KFG-Novelle) vereitelt.

Bezüglich von Übertretungen im ruhenden Verkehr (zB beim verbotswidrigen Abstellen eines Fahrzeuges in einer Kurzparkzone oder auch in einem Halteverbot, auf Straßenbahngleisen usw.) gilt ähnliches: ein Exekutivorgan, das ein verbotswidrig abgestelltes Fahrzeug bemerkt, kann nicht verhalten werden, neben dem Fahrzeug auf die Rückkehr des Lenkers zu warten; hiedurch würde ihm die Ausübung seiner sonstigen Dienstpflichten verwehrt.

Gemäß § 6 ABGB darf einem Gesetz „in der Anwendung kein anderer Verstand beigelegt werden, als ... aus der klaren Absicht des Gesetzgebers hervorleuchtet.“ Das KFG enthält genaue Vorschriften über die Zuweisung von Kennzeichen (§ 48 Abs. 1 und 3) und über die Verpflichtung, das Kennzeichen am Fahrzeug zu führen (§ 36 lit. b, § 45 Abs. 4). Dies dient dem Zweck, „das Fahrzeug für den rechtlichen Verkehr zu individualisieren“ (VfGH 16. Dezember 1952, B 145/52; Slg 2458) und auch zur Feststellung des jeweiligen Fahrzeuglenkers (OLG Wien 23. November 1976, 12 Bs 455/76; ZVR 1977/144). Die Vorschriften über die Anbringung der Kennzeichentafeln (§ 49 Abs. 6) und ihre Lesbarkeit (§ 102 Abs. 2, 2. und 3. Satz) sind auf die Kontrolle im fließenden Verkehr abgestellt, welche eben die Feststellung des Lenkers ermöglichen soll, da dies für übrige Kriterien der Zulassung (zB aufrechter Bestand einer Haftpflichtversicherung, Zahlung der Kraftfahrzeugsteuer) nicht erforderlich wäre; so begnügt sich das KFG zB bei der Überprüfung der Einhaltung der Vorschriften über die wiederkehrende Begutachtung damit, daß die Kontrolle (der Begutachtungsplakette; § 36 lit. e) nur bei stehendem Fahrzeug möglich sein kann. Im Sinne dieser Überlegungen ergibt sich daher aus den Vorschriften über die Kennzeichnung der Fahrzeuge auch die Verpflichtung des Zulassungsbesitzers, auf Anfrage der Behörde den jeweiligen Lenker bekanntzugeben, andernfalls würden sie in dieser Form keinen Zweck erfüllen. Diese Ansicht wird auch vom VfGH geteilt, wenn er im Erk. vom 27. Juni 1985, 85/18/0032, wörtlich ausführt: „... auch die Verwendung eines Fahrzeuges mit einer unzureichenden Kennzeichenbeleuchtung nicht als eine Übertretung mit unbedeutenden Folgen angesehen werden kann, wenn man berücksichtigt, daß die gegebenenfalls notwendige Identifizierung eines — fahrenden — Fahrzeuges und damit dessen Lenkers durch ein mangelhaft beleuchtetes Kennzeichen verhindert wird.“

In Österreich würde jedenfalls der ersatzlose Entfall (nach 55jährigem Bestehen, vgl. § 89 Abs. 3 KfV 1930, BGBl. Nr. 138) einer derartigen Vor-

schrift die allgemeine Verkehrssicherheit schwerstens beeinträchtigen.

Diese grundsätzlichen rechtspolitischen Überlegungen machen es erforderlich, die aufgehobene Bestimmung durch eine verfassungsrechtlich abgesicherte Regelung zu ersetzen.

Zu § 103 Abs. 1 Z 1:

Bisher Abs. 1 erster Satz, erweitert um den Vorbehalt allfälliger Ausnahmen, welche bei strenger Auslegung sonst nicht zu berücksichtigen wären.

Z 2:

Bisher Abs. 1 zweiter Satz.

Z 3:

Bisher Abs. 2 erster Satz, erweitert um das Verbot, das Lenken zB eines Motorfahrzeuges einer Person zu überlassen, der dies gemäß § 75 a untersagt wurde.

Zu § 103 Abs. 2 (bisher Abs. 2 zweiter Satz):

Erster Satz:

Grundsatzbestimmung, welche einen Ausfluß des staatlichen Aufsichtsrechtes (vgl. zB OGH 2. Juni 1959, 9 Os 84/59; SSt 30/59) darstellt. Durch das Kennzeichen ist das Fahrzeug individualisiert, und der Lenker befindet sich nicht in der Anonymität (siehe oben im Allgemeinen Teil). Anzugeben ist, wer das Fahrzeug tatsächlich gelenkt bzw. abgestellt hat. Hiedurch werden folgende Schwierigkeiten vermieden:

Die Bestimmung über die „Lenkerankunft“ wird vom Verwaltungsgerichtshof stets einschränkend ausgelegt. So kann bei einer Mehrheit von Zulassungsbesitzern (gemeinsamer Zulassungsbesitz), wenn einer von ihnen das Fahrzeug lenkt, nicht von einem „Überlassen des Lenkens“ gesprochen werden, weil er das Fahrzeug kraft Eigen- (Mit-) Besitzes lenkt; so kann zB ein Ehegatte, wenn ein Ehepaar gemeinsam die Zulassung beantragt hat, stets der Auskunftspflicht hinsichtlich der Person des anderen Ehegatten entgehen. Neu hinzugekommen ist auch die — in der Praxis beobachtete — Verpflichtung der Behörde, nach der Zeit zu fragen.

Zweiter Satz:

Die Verpflichtung zur Auskunft ist eine eigene Rechtsfigur; die Auskunft muß nicht nur wegen eines Strafverfahrens eingeholt werden; der Lenker kann zB auch als Zeuge gesucht werden. Die Auskunftspflicht trifft in erster Linie den Zulassungsbesitzer bzw. den Besitzer einer Bewilligung für Probe- oder für Überstellungsfahrten, bei einer Mehrheit von Zulassungsbesitzern jeden von ihnen. Kann er die Auskunft nicht erteilen, so hat er —

entsprechend dem ersten Satz — denjenigen namhaft zu machen, der sie erteilen kann (vgl. bisher Abs. 2 a). Diesen trifft dann die Auskunftspflicht. Auch nach erteilter Auskunft bleibt die Behörde verpflichtet, erforderlichenfalls diese im Rahmen ihrer freien Beweiswürdigung zu überprüfen.

Dritter Satz:

Bisheriges Recht.

Vierter Satz:

Diese Vorschrift wäre vorsorglich in Verfassungsrang zu erheben, obwohl persönliche Rechte, wie etwa die Entschlagsrechte der §§ 49 Abs. 1 lit. a AVG, 33 Abs. 2 und 38 VStG, nach der ständigen Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes hinter das staatliche Kontrollrecht, welches im Interesse der allgemeinen Verkehrssicherheit ausgeübt wird, zurückzutreten haben; so zB die Erkenntnisse vom 17. Jänner 1962, 1578/61; ZVR 1962/300; 14. 2. 1962, 2039/61; Slg. 5718; 16. 9. 1970, 1296/69; ZVR 1971/80; 23. 3. 1983, 83/03/0049, 0050; dRK 1983/71; 18. 5. 1984, 84/02/0166, 0250; ZVR 1985/99 und 3. 10. 1984, 84/03/0114, 0115.

Bezüglich einer allfälligen Selbstanzeige wird darauf verwiesen, daß Vorschriften, nach denen jemand gezwungen wird, sogar belastende Beweismittel gegen sich selbst beizubringen bzw. ihre Beibringung zu dulden, bereits im Verkehrsrecht bestehen: Siehe § 5 Abs. 5 und 6 StVO (Abs. 6 ist eine Verfassungsbestimmung!) über den Zwang zur ärztlichen Untersuchung bzw. zur Blutabnahme bei Verdacht der Alkoholisierung. Die Weigerung wird in gleicher Weise wie das etwa festgestellte Delikt bestraft (siehe § 99 Abs. 1 lit. b und c StVO).

Zu Z 9 (§ 103 Abs. 9):

Siehe die restriktive Spruchpraxis des Verwaltungsgerichtshofes.

Zu lit. a:

Mit Erreichen des Mindestalters zum Lenken soll der Minderjährige die Pflichten eines Zulas-

sungsbesitzers selbst erfüllen, außer es wurde für ihn ein Sachwalter bestellt (früher: entmündigt).

Zu lit. b und c:

Vergleiche § 43 Abs. 6 und 7. Wenn die Behörde die Zulassung nicht gemäß § 44 Abs. 2 lit. h oder i aufhebt, darf kein Vakuum in der Erfüllung der Verpflichtungen des Zulassungsbesitzers eintreten.

Anpassung der Terminologie an § 273 ABGB und § 102 EheG, beide idF BGBl. Nr. 136/1983.

Zu Z 10 (§ 103 a Abs. 1), Z 11 (§ 103 a Abs. 2) und 12 (§ 123 Abs. 4):

Anpassung der Zitierung.

Zu Z 13 (§ 134 Abs. 6):

Diese Bestimmung ordnet den Verfall von nicht gesetzeskonformem Kraftstoff ausdrücklich erst als „letzte“ aller in Erwägung zu ziehenden behördlichen Maßnahmen an, die eine Abgabe dieser Kraftstoffe an den Letztverbraucher hintanhaltend sollen.

Zu Z 14 (§ 136 Abs. 1 lit. g):

Siehe zu Z 1.

Zu Z 15 (§ 136 Abs. 3 a):

Siehe zu Z 3.

Ebenfalls auf Grund eines einvernehmlichen Antrages des erwähnten Unterausschusses hat der Ausschuß ferner einstimmig den begedruckten Entschließungsantrag angenommen.

Als Ergebnis seiner Beratung stellt der Verkehrsausschuß somit den Antrag, der Nationalrat wolle

1. dem angeschlossenen Gesetzentwurf die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen, /1
2. die begedruckte Entschließung annehmen. /2

Wien, 1986 02 14

Reicht
Berichterstatter

Dipl.-Kfm. Gorton
Obmannstellvertreter

/ 1

**Bundesgesetz vom XXXXXXXX 1986,
mit dem das Kraftfahrgesetz 1967 geändert
wird (10. Kraftfahrgesetz-Novelle)**

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel I

Das Kraftfahrgesetz 1967, BGBl. Nr. 267, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 552/1984, wird geändert wie folgt:

1. Die Bezeichnungen „Bundesminister für Verkehr“ und „Bundesministerium für Verkehr“ werden jeweils durch die Bezeichnung „Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr“ bzw. „Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr“ ersetzt und grammatikalisch der jeweiligen Bestimmung angepaßt.

2. § 11 Abs. 3 lautet:

„(3) Für den Betrieb von Kraftfahrzeugen und Anhängern oder ihrer Einrichtungen im Großhandel oder Kleinverkauf feilgebotene Kraftstoffe, nicht jedoch für solche, die aus dem Bundesgebiet verbracht werden, dürfen Bestandteile, die durch die bei der Verbrennung des Kraftstoffes entstehenden Abgase die Luft verunreinigen können, wie Bleiverbindungen, Benzol oder Schwefel, nicht oder nur in solcher Menge enthalten, daß eine schädliche Luftverunreinigung ausgeschlossen ist; dies gilt sinngemäß auch für Kraftstoffe, die — außer in Kraftstoffbehältern des Fahrzeuges (Abs. 1) — in das Bundesgebiet eingebracht werden.“

3. Dem § 11 wird angefügt:

„(6) Die Organe der Behörde und des Bundesministeriums für Gesundheit und Umweltschutz sowie die von diesen herangezogenen Sachverständigen sind berechtigt, Kraftstoffe im Sinne des Abs. 3 zu kontrollieren. Die Kontrolle hat durch Entnahme von Proben beim Erzeuger oder Importeur sowie bei der Tankstelle oder beim Beförderer von Kraftstoffen zu erfolgen. Die Probennahme ist, außer bei Gefahr in Verzug, während der Betriebszeiten vor-

zunehmen. Proben dürfen nur in einem für die Untersuchung (Abs. 8) unbedingt erforderlichen Ausmaß genommen werden. Betrifft die Probennahme Kraftstoffe, die nach den zollgesetzlichen Vorschriften zollhängig sind, so darf die Kontrolle nur bei einem Zollamt oder anlässlich einer den Kraftstoff betreffenden Zollamtshandlung vorgenommen werden; in Zollagern oder einer Zollfrei-zone ist, während sie für Zollamtshandlungen geöffnet sind, die Probennahme jederzeit statthaft.

(7) Die Erzeuger, Importeure, Besitzer von Tankstellen und Beförderer im Sinne des Abs. 6 sowie ihre Stellvertreter und Beauftragten haben die Entnahme von Proben zu dulden. Sie sind verpflichtet, über Aufforderung der Behörde Auskunft über die Herkunft des Kraftstoffes zu geben. Soweit es sich bei diesen Personen um Erzeuger oder Importeure handelt, haben diese darüber hinaus auch die für die Beurteilung der Beschaffenheit des Kraftstoffes nach diesem Bundesgesetz und seinen Verordnungen erforderlichen Auskünfte zu erteilen.

(8) Die entnommene Probe ist darauf zu untersuchen, ob sie einer gemäß § 26 a Abs. 2 lit. c erlassenen Verordnung entspricht. Soweit dies zur Durchführung eines ordnungsgemäßen Ermittlungsverfahrens erforderlich ist, sind für die Untersuchung der Probe sachkundige Personen oder geeignete Einrichtungen als Sachverständige heranzuziehen.

(9) Für die entnommene Probe gebührt keine Entschädigung.“

4. Dem § 26 a wird angefügt:

„(4) Die Verordnungen nach Abs. 1 und 2 können den Hinweis auf Anlagen mit technischen Meß- und Prüfmethode enthalten, welche beim Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und bei allen Ämtern der Landesregierungen zur Einsicht während der Amtsstunden aufliegen.“

5. Im § 57 a wird nach dem Abs. 4 eingefügt:

„(4 a) Der Verein oder Gewerbetreibende kann zur Aufbewahrung der zweiten Ausfertigung des Gutachtens (Abs. 4) Datenträger benutzen. Hierbei muß die inhaltsgleiche, vollständige, geordnete und urschriftgetreue Wiedergabe bis zum Ablauf der Aufbewahrungsfrist jederzeit gewährleistet sein. Der Verein oder Gewerbetreibende hat, wenn die Behörde die Vorlage verlangt (Abs. 4), auf seine Kosten innerhalb angemessener Frist diejenigen Hilfsmittel zur Verfügung zu stellen, die notwendig sind, um die Gutachten lesbar zu machen, und, soweit erforderlich, die benötigte Anzahl ohne Hilfsmittel lesbarer, dauerhafter Wiedergaben beizubringen.“

6. Dem § 75 a wird angefügt:

„Das Lenken eines Motorfahrrades entgegen einer behördlichen Verfügung nach lit. a, b oder c ist unzulässig. Eine solche Verfügung ist aufzuheben, wenn der Grund für ihre Erlassung nicht mehr gegeben ist.“

7. Im § 98 Abs. 1 lautet der letzte Satz:

„Bei Langgutfuhren (§ 2 Z 39) und bei Großviehtransporten darf eine Geschwindigkeit von 50 km/h nicht überschritten werden; bei Großviehtransporten auf Autobahnen beträgt die höchste zulässige Geschwindigkeit jedoch 80 km/h.“

8. Im § 103 treten an die Stelle der Abs. 1, 2 und 2 a folgende Absätze:

„(1) Der Zulassungsbesitzer

1. hat dafür zu sorgen, daß das Fahrzeug und seine Beladung — unbeschadet allfälliger Ausnahmegenehmigungen oder -bewilligungen — den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entspricht;
2. hat bei Kraftfahrzeugen dafür zu sorgen, daß für Fahrten das im § 102 Abs. 10 angeführte Verbandzeug sowie bei mehrspurigen Kraftfahrzeugen eine Warneinrichtung bereitgestellt ist;
3. darf das Lenken seines Kraftfahrzeuges oder die Verwendung seines Anhängers nur Personen überlassen, die die erforderliche Lenkerberechtigung, bei Kraftfahrzeugen, für deren Lenken keine Lenkerberechtigung vorgeschrieben ist, das erforderliche Mindestalter besitzen und denen das Lenken solcher Fahrzeuge von der Behörde nicht ausdrücklich verboten wurde.

(2) Die Behörde kann Auskünfte darüber verlangen, wer zu einem bestimmten Zeitpunkt ein nach dem Kennzeichen bestimmtes Kraftfahrzeug gelenkt oder einen nach dem Kennzeichen bestimmten Anhänger verwendet hat bzw. zuletzt vor einem bestimmten Zeitpunkt an einem bestimmten Ort abgestellt hat. Diese Auskünfte,

welche den Namen und die Anschrift der betreffenden Person enthalten müssen, hat der Zulassungsbesitzer — im Falle von Probe- oder von Überstellungsfahrten der Besitzer der Bewilligung — zu erteilen; kann er diese Auskunft nicht erteilen, so hat er die Person zu benennen, die die Auskunft erteilen kann, diese trifft dann die Auskunftspflicht; die Angaben des Auskunftspflichtigen entbinden die Behörde nicht, diese Angaben zu überprüfen, wenn dies nach den Umständen des Falles geboten erscheint. Die Auskunft ist unverzüglich, im Falle einer schriftlichen Aufforderung binnen zwei Wochen nach Zustellung zu erteilen; wenn eine solche Auskunft ohne entsprechende Aufzeichnungen nicht gegeben werden könnte, sind diese Aufzeichnungen zu führen. (Verfassungsbestimmung) Gegenüber der Befugnis der Behörde, derartige Auskünfte zu verlangen, treten Rechte auf Auskunftsverweigerung zurück.“

9. Im § 103 lautet der Abs. 9:

„(9) Die in diesem Bundesgesetz und in den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen dem Zulassungsbesitzer auferlegten Pflichten haben zu erfüllen, wenn

- a) der Zulassungsbesitzer geschäftsunfähig oder beschränkt geschäftsfähig ist, sein gesetzlicher Vertreter; dies gilt jedoch nicht hinsichtlich von Fahrzeugen, zu deren Lenken der Zulassungsbesitzer das vorgeschriebene Mindestalter erreicht hat, sofern seine Geschäftsfähigkeit nicht auch aus anderen Gründen beschränkt ist;
- b) der Zulassungsbesitzer gestorben ist, der zur Vertretung des Nachlasses Berufene;
- c) der Zulassungsbesitzer eine juristische Person, eine Personengesellschaft des Handelsrechtes oder eine Genossenschaft ist, die aufgelöst oder beendet worden ist, die Abwickler.“

10. Im § 103 a Abs. 1 lauten die Z 2 und 3:

- „2. hat der Mieter die im § 57 a Abs. 1 und im § 103 Abs. 1 Z 1 hinsichtlich des Zustandes des Fahrzeuges angeführten Pflichten neben dem Zulassungsbesitzer zu erfüllen; die Erfüllung der Pflichten durch einen Verpflichteten befreit den anderen;
3. hat der Mieter die im § 103 Abs. 1 Z 1 hinsichtlich des Zustandes der Ladung und der zu erfüllenden Auflagen, Z 2 und 3, Abs. 2, 3, 4, 5 a und 6 und § 104 Abs. 3 angeführten Pflichten anstelle des Zulassungsbesitzers zu erfüllen.“

11. Im § 103 a Abs. 2 entfällt das Zitat „zweiter Satz“.

12. Im § 123 Abs. 4 entfällt das Zitat „zweiter Satz“.

897 der Beilagen

7

13. Dem § 134 wird angefügt:

„(6) Kraftstoffe im Sinne des § 11 Abs. 3, die einer Verordnung gemäß § 26 a Abs. 2 lit. c nicht entsprechen, sind für verfallen zu erklären, wenn nicht auf andere Weise sichergestellt werden kann, daß diese Kraftstoffe in ihrer nicht gesetzlichen Beschaffenheit nicht zum Verbraucher gelangen.“

14. Im § 136 Abs. 1 lit. g treten an die Stelle der Worte „Unterricht und Kunst“ die Worte „Unterricht, Kunst und Sport“.

15. § 136 Abs. 3 a lautet:

„(3 a) Mit der Vollziehung des § 11 Abs. 3 und 6 bis 9, des § 26 a Abs. 2 lit. c und des § 134 Abs. 6 ist der Bundesminister für Gesundheit und Umweltschutz betraut; er hat hiebei das Einvernehmen mit den Bundesministern für Handel, Gewerbe und Industrie sowie für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zu pflegen.“

Artikel II

Die Vollziehung dieses Bundesgesetzes bestimmt sich nach § 136 KFG 1967.

/ 2

Entschließung

Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr wird ersucht, im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Bauten und Technik einen Bericht über die Auswirkungen der Verwendung von Spikesreifen — unter besonderer Bedacht-
nahme auf die neuesten Entwicklungen hinsichtlich der technischen Beschaffenheit von Spikesreifen — vorzulegen und darin auch die je nach dem Ergebnis dieses Berichtes erforderlichen legislativen Maßnahmen anzuführen.