

*Verkehr*

*78/ME*

REPUBLIK ÖSTERREICH  
Bundesministerium für Verkehr

SEKTION IV  
Straßenverkehr

A-1015 Wien, Karlsplatz 1

Telex Nr.: 132461

Sachbearb.: MR Dr. Hehenberger

Telefon: 65 86 01

Kl. 288

Bitte im Antwortschreiben die Zahl dieses Schreibens anführen.

Zl. 72.500/1-IV/5-84

Entwurf einer  
11. StVO-Novelle

*Begutachtungsfrist bis  
15.8.1984*

<b>Gesetzentwurf</b>	
Zl.	<i>37 -GE/1984</i>
Datum	<i>1984 06 20</i>
Verteilt	<i>101-08-25</i>

An das  
Präsidium des  
Nationalrates

1010 W i e n

*Dr. Klausgraber*

Das Bundesministerium für Verkehr beehrt sich in der Anlage 25 Ausfertigungen des Entwurfes einer 11. StVO-Novelle mit der Bitte um gefällige Kenntnisnahme zu übermitteln.

Wien, am 15. Juni 1984  
Für den Bundesminister:

Dr. Weber

Für die Richtigkeit  
der Ausfertigung:

*[Handwritten signature]*



REPUBLIK ÖSTERREICH  
Bundesministerium für Verkehr

SEKTION IV  
Straßenverkehr

Bitte im Antwortschreiben die Zahl dieses  
Schreibens anführen.

Z1. 72.500/1-IV/5-84

Entwurf einer  
11. StVO-Novelle

A-1015 Wien, Karlsplatz 1

Telex Nr.: 132481

Sachbearb.: MR Dr. Hehenberger

Telefon: 65 86 01

Kl. 288

An die / den / das

- 1) Präsidentschaftskanzlei
- 2) Parlamentsdirektion
- 3) Rechnungshof
- 4) Volksanwaltschaft
- 5) Verfassungsgerichtshof
- 6) Verwaltungsgerichtshof
- 7) Bundeskanzleramt - Verfassungsdienst
- 8) Bundesministerien
- 9) Büro der Datenschutzkommission und  
des Datenschutzrates
- 10) Österreichische Statistische Zentralamt
- 11) Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen
- 12) Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen
- 13) Generaldirektion der Post- und Telegraphenverwaltung
- 14) Generaldirektion der Österreichischen Bundesforste
- 15) Ämter der Landesregierungen
- 16) Verbindungsstelle der Bundesländer beim Amt der  
Niederösterreichischen Landesregierung
- 17) Rechtswissenschaftlichen Fakultäten der Universitäten  
Graz, Innsbruck, Linz, Salzburg und Wien
- 18) Medizinischen Fakultäten der Universitäten  
Graz, Innsbruck, Linz, Salzburg und Wien
- 19) Technische Universität Graz  
Institut für Straßenbau und Verkehrswesen
- 20) Universität Innsbruck  
Institut für Straßenbau und Verkehrsplanung
- 21) Technische Universität Wien  
Institut für Straßenbau und Verkehrswesen

- 22) Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft
- 23) Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern Österreichs
- 24) Österreichischen Arbeiterkammertag
- 25) Österreichischen Landarbeiterkammertag
- 26) Vereinigung Österreichischer Industrieller
- 27) Österreichischen Gewerkschaftsbund
- 28) Gewerkschaft Handel, Transport und Verkehr
- 29) Österreichischen Rechtsanwaltskammertag
- 30) Österreichische Notariatskammer
- 31) Kammer der Wirtschaftstrehänder
- 32) Bundesingenieurkammer
- 33) Österreichische Ärztekammer
- 34) Österreichische Apothekerkammer
- 35) Hauptverband der Österreichischen Sozialversicherungsträger
- 36) Österreichische Normungsinstitut
- 37) Österreichischen Städtebund
- 38) Österreichischen Gemeindebund
- 39) Österreichische Gesellschaft für Gesetzgebungslehre
- 40) Österreichischen Automobil-, Motorrad- und Touring-Club (ÖAMTC)
- 41) Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreichs (ARBÖ)
- 42) Kuratorium für Verkehrssicherheit
- 43) Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen

Eine besorgniserregende negative Unfallentwicklung, insbesondere durch Alkoholbeeinträchtigung, hat Anlaß zum Entwurf eines Paketes konkreter gesetzlicher Maßnahmen gegeben, die kurzfristig realisierbar und in konsequenter Anwendung geeignet wären, diesem Trend Einhalt zu gebieten.

Im wesentlichen handelt es sich um Erleichterungen der

Kontrolle einer Alkoholbeeinträchtigung am Steuer, um verschärfte Konsequenzen wie Abnahme des Führerscheines jedenfalls schon bei der ersten Betretung und Erhöhung des Rahmens für Geldstrafen. In Angleichung an bestehende Regelungen unserer Nachbarländer wäre es auch sinnvoll, die Grundlage für eine flexiblere Gestaltung des derzeitigen starren Wochenendfahrverbotes zu schaffen, um derart die Möglichkeiten von Verkehrsentsflechtungen zu den bekannten Spitzenzeiten im Urlaubsreiseverkehr besser nützen zu können. Eine Erleichterung der Kontrolle der erlaubten Höchstgeschwindigkeit durch Verankerung der Tachographenscheibe des Fahrtenschreibers als Beweismittel sollte einen weiteren Sicherheitsgewinn bringen.

Neben diesen Maßnahmen sind vor allem zwei Schwerpunktthemen in Diskussion, die jedenfalls und jedes für sich einem Meinungsbildungsprozeß zu unterziehen sind.

Eines ist der Bereich der Risikogruppe Fahranfänger. Die Gefahren der ersten Jahre nach Erwerb der Lenkerberechtigung werden im Zusammenhang mit Probeführerschein, Stufenführerschein, Nachschulungen usw. diskutiert. Konkrete Ergebnisse werden nur zu erzielen sein, wenn es gelingt, eindeutige Abgrenzungskriterien zu den bereits bestehenden Entziehungstatbeständen zu definieren. Dieses Rechtsproblem ist mit Bedacht auf das Legalitätsprinzip und den Gleichheitsgrundsatz zu sehen und wird vom Bundesministerium für Verkehr zunächst durch Befragung eines engeren Kreises für eine weitere allgemeine Diskussion vorbereitet.

Als zweites, nicht nur anlässlich der bedauerlichen Ereignisse im diesjährigen Pfingstverkehr aktualisiertes Thema, werden die bestehenden Geschwindigkeitslimite wieder einer generellen Diskussion und einer breiten

Meinungsbildung zugeführt.

Diese Maßnahmen stellen inhaltlich e i n Sicherheitspaket dar, müssen jedoch aus formellen Gründen getrennt nach den zugehörigen Gesetzesmaterien Straßenverkehrsordnung und Kraftfahrgesetz begutachtet und behandelt werden.

Der hier angeschlossene Entwurf einer 11. StVO-Novelle beinhaltet zunächst die Möglichkeit der Verwendung neuer Meßgeräte zur Feststellung des Grades der Alkoholeinwirkung. Insbesondere im ländlichen Raum gab es immer öfter erhebliche Schwierigkeiten bei der Feststellung der Alkoholeinwirkung (ärztliche Untersuchung). Zwischenzeitlich sind nun Geräte entwickelt worden, die bei Prüfung der Atemluft mit etwa der gleichen Genauigkeit wie die Blutalkoholbestimmung den Alkoholisierungsgrad anzuzeigen vermögen. Mit der vorliegenden Gesetzesnovelle soll diese neue Untersuchungsart zur Erleichterung der Überwachung alkoholisierter Fahrzeuglenker eingeführt werden.

Der seit 1960 unveränderte Strafraum bezüglich der Alkoholbeeinträchtigung im Straßenverkehr wird mit Zielrichtung auf eine Einschränkung der Alkoholisierung entsprechend angehoben.

Als weitere Sicherheitsmaßnahme und zur Erleichterung des Ferienreiseverkehrs ist im Gesetzentwurf eine Verordnungsermächtigung vorgesehen, die eine sinnvolle und zielführende Anpassung des Fahrverbotes für Lastkraftfahrzeuge an besondere Verkehrsverhältnisse ermöglichen soll.

Im übrigen darf auf den angeschlossenen Gesetzentwurf und die Erläuterungen verwiesen werden.

Das Bundesministerium für Verkehr übermittelt in der Anlage den gegenständlichen Gesetzentwurf mit der Bitte

um Stellungnahme bis

15. August 1984.

Sollte bis zum angegebenen Termin eine do. Stellungnahme nicht einlangen, darf angenommen werden, daß der Gesetzentwurf keinen Anlaß zu Bemerkungen gibt.

Im weiteren ersucht das Bundesministerium für Verkehr auch um Stellungnahme zu der Frage der allgemeinen Geschwindigkeitsbeschränkungen, wie sie im § 20 Abs. 2 StVO festgesetzt sind. Es wird um die do. Meinung gebeten, ob die gegenwärtige Regelung aufrecht erhalten bleiben soll bzw. in welcher Weise allenfalls eine Änderung für notwendig oder zweckmäßig erachtet wird. Dabei wäre auch zu erwägen, Freilandstraßen etwa in drei Kategorien aufzuteilen, nämlich Autobahnen, Autostraßen und sonstige Freilandstraßen, wobei aber andererseits zu bedenken ist, daß der Ausbauzustand (bauliche Anlage) von Autostraßen vielfach gleichartig dem Ausbau anderer Freilandstraßen ist; allerdings ist bei Autostraßen der "Langsamverkehr" (Fußgänger, Radfahrer, Mopedfahrer und der überwiegende Teil der Zugmaschinen) ausgeschlossen, sodaß sich hier andere Verkehrsbedingungen ergeben. Bei der Beurteilung der Frage der allgemeinen Geschwindigkeitsbeschränkungen wird im übrigen auch auf die kraftfahrrechtlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen (Lkw und Omnibusse) Bedacht zu nehmen sein, andererseits ist auch die Möglichkeit, von der allgemeinen Regelung abweichende Geschwindigkeiten im Einzelfall festzusetzen (§ 43 Abs. 1 und 4 StVO), in die Betrachtung einzubeziehen. Eine do. Stellungnahme zu dieser Frage wird bis Mitte September d.J. erbeten. Zur do. Information ist eine Übersicht der UN-Wirtschaftskommission für Europa bezüglich der in Europa derzeit geltenden allgemeinen

Geschwindigkeitsbeschränkungen angeschlossen.

Wien, am 15. Juni 1984  
Für den Bundesminister:  
Dr. Weber

Für die Richtigkeit  
der Ausfertigung:

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'St. Hommel', written over a horizontal line.



UNITED NATIONS  
ECONOMIC  
AND  
SOCIAL COUNCIL



TRANS/SC1/R.141 a/  
18 August 1983

ENGLISH  
Original: ENGLISH/FRENCH

ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE

INLAND TRANSPORT COMMITTEE

Working Party on Road Transport

COLLECTION AND DISSEMINATION OF INFORMATION ON NATIONAL  
REQUIREMENTS CONCERNING ROAD TRAFFIC SAFETY

Note by the secretariat

1. At its sixty-sixth session, the Working Party decided that a consolidated document should be prepared including relevant information on national requirements concerning road traffic safety (TRANS/SC1/301, paragraph 14).
2. This document contains information available to the secretariat concerning the situation on 1 August 1983.
3. Revised versions of the tables will be published regularly by the secretariat on the basis of information received from the Governments concerned.
4. The categories of roads envisaged in the synoptic tables are motorways, expressways and other roads. The categories of vehicles are those specified in annexes 6 and 7 of the Convention on Road Traffic (Vienna, 1968) i.e.:

Category A: Motor cycles.

B: Motor vehicles, other than those in category A, having a permissible maximum weight not exceeding 3,500 kg (7,700 lb) and not more than eight seats in addition to the driver's seat.

C: Motor vehicles used for the carriage of goods and whose permissible maximum weight exceeds 3,500 kg (7,700 lb).

D: Motor vehicles used for the carriage of passengers and having more than eight seats in addition to the driver's seat.

---

a/ This document replaces documents TRANS/SC1/R.128 and Amend.1 and 2.

GE.83-22997

Category E: Combinations of vehicles of which the drawing vehicle is in a category, or categories for which the driver is licensed (B and/or C and/or D); but which are not themselves in that category or categories.

5. It should be noted that special speed limits are often imposed either on account of the nature of the vehicle or combination of vehicles concerned, or on account of the nature of the transport operation performed or of some particular provisions which are applicable to the person of the driver. Special speed limits of this kind have not been indicated in the tables.

---

Tables

- Table 1. General speed limits in km/h in force outside built-up areas for category A vehicles and mopeds
- Table 2. General speed limits in km/h in force outside built-up areas for category B vehicles
- Table 3. General speed limits in km/h in force outside built-up areas for category C vehicles
- Table 4. General speed limits in km/h in force outside built-up areas for category D vehicles
- Table 5. General speed limits in km/h in force within built-up areas for all vehicle categories

Table 1

GENERAL SPEED LIMITS IN km/h IN FORCE OUTSIDE BUILT-UP AREAS FOR  
CATEGORY A VEHICLES AND MOPEDS

Country	Mopeds	Motor cycles									
		alone			with sidecar			with trailer			
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	
	Roads 1/	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
Albania											
Germany, Federal Republic of	40	130 <sup>2/</sup>	130 <sup>2/</sup>	100 <sup>3/</sup>	130 <sup>2/</sup>	130 <sup>2/</sup>	100 <sup>3/</sup>	60	60	60	
Austria	40	130	100	100	130	100	100				
Belgium	40	120	120	90	120	120	90				
Bulgaria	60 <sup>5/</sup>	100	70	70	100	70	70				
Cyprus	-	-	-	97	-	-	97				
Denmark	30	100	80 <sup>8/</sup>	30 <sup>8/</sup>	100	80	80				
Spain	40	120	100	90	120	100	90	prohibited			
United States of America 11/	-	88	88	88	88	88	88				
Finland	40	120	80 <sup>3/</sup>	80 <sup>3/</sup>	120	80 <sup>3/</sup>	80 <sup>3/</sup>	80	80	80	
France 2/	45	130	110 <sup>4/</sup>	90	130	110 <sup>4/</sup>	90	130	110 <sup>4/</sup>	90	
Greece	40	80	80	80	80	80	80				
Hungary	40	80	70	70	80	70	70	80	70	70	
Ireland		97	97	97	97	97	97				
Iceland		60	60	60	60	60	60				
Italy 6/	40	130	130 <sup>7/</sup>	100	130	130 <sup>7/</sup>	100				
Luxembourg	50	120	90	90	120	90	90	120	90	90	
Malta		64	64	64	64	64	64				
Norway		90	80	80	90	80	80				
Netherlands	40	100	100	80	80	80	80				
Poland	40	70 <sup>8/</sup>	60	60	60						
Portugal 10/	60	120 <sup>8/</sup>	90 <sup>8/</sup>	90 <sup>8/</sup>	80 <sup>8/</sup>	70 <sup>8/</sup>	60 <sup>8/</sup>				
German Democratic Republic	60	100	80	80	100	80	80				
Romania	60	60	60	60	60	60	60				
United Kingdom		112	112 <sup>4/</sup>	97 <sup>3/</sup>	112	112 <sup>4/</sup>	97 <sup>3/</sup>				
Sweden	30	110	110	70 <sup>3/</sup>	110	110	70 <sup>3/</sup>				
Switzerland	30	130	100 <sup>3/</sup>	100 <sup>3/</sup>	130	100 <sup>3/</sup>	100 <sup>3/</sup>	80	80	60	
Czechoslovakia		80	80	80	80	80	80	-	-	-	
Turkey		70	70	70	70	70	70				
USSR 5/	-	70	70	70	70	70	70				
Yugoslavia		120	100	80	120	100	80				

See foot-notes at end of table.

Straßenkategorien in Tabelle 1 und 2:

1 = Autobahnen

2 = Autostraßen

3 = sonstige Freilandstraßen

Foot-notes to table 1

1/ 1 Motorways; 2 Roads indicated by the E 17 sign "Road for motor vehicles", of the 1968 Convention on Road Signs and Signals; in countries where this sign is not used, the roads specified in a foot-note unless the speed limit is the same as that in force on "Other roads"; 3 Other roads.

2/ Speed which drivers are recommended not to exceed.

3/ Higher permissible speeds may be indicated by road signs.

4/ Separate lanes in each direction separated by physical means.

5/ In built-up areas: 60 km/h.

6/ Motor cycles with engine capacity up to: 99 cc, prohibited on motorways, 80 km/h on other roads; from 100-149 cc, prohibited on motorways, 90 km/h on other roads.

7/ On roads with two separate carriageways, without intersections not classified as motorways, competent local authorities, may enforce speed limits between 110 and 130 km/h.

8/ Temporary measure. In Portugal introduced on 3 June 1976 aimed at economizing fuel.

9/ The speed of mopeds is limited by design. The values indicated are for motor cycles with engine capacity exceeding 80 cc. For motor cycles with engine capacity equal or below 80 cc their maximum speed is limited by design to 75 km/h.

10/ Minimum speed on motorways (category 1) for all vehicles: 40 km/h.

11/ Mopeds speed limited to 48 km/h (30 mph) by Federal Motor Vehicle Performance Standards.

Table 2

GENERAL SPEED LIMITS IN km/h IN FORCE OUTSIDE BUILT-UP AREAS FOR CATEGORY B VEHICLES

Country	Without trailer			With trailer									With studded tyres		
				light			heavy (cat. E)			with brakes					
Roads: <u>1/</u>	<u>1/</u>	<u>2/</u>	<u>3/</u>	<u>1/</u>	<u>2/</u>	<u>3/</u>	<u>1/</u>	<u>2/</u>	<u>3/</u>	<u>1/</u>	<u>2/</u>	<u>3/</u>	<u>1/</u>	<u>2/</u>	<u>3/</u>
Albania															
Germany, Federal Republic of	130 <sup>2/</sup>	130 <sup>2/</sup>	100 <sup>3/</sup>	80	80	80	80	60	60				prohibited <sup>17/</sup>		
Austria	130	100	100	130	100	100	70	60	60						
Belgium	120	120	90	120	120	90	120	120	90						
Bulgaria <sup>6/</sup>	120	80	80	120	80	80									
Cyprus	-	-	97	-	-	97	-	-	97						
Denmark	100	80	80	70	70	70	70 <sup>4/</sup>	70 <sup>4/</sup>	70 <sup>4/</sup>						
Spain	120	100	90	80	80	70	80	80	70						
United States	88	88	88	88	88	88	88	88	88						
Finland	120	80 <sup>3/</sup>	80 <sup>3/</sup>	80	80	80	80	80	80						
France	130	110 <sup>5/</sup>	90	130	110 <sup>5/</sup>	90	130	110 <sup>5/</sup>	90				90	90	90
Greece	80	80	80	80	80	80	80	80	80						
Hungary	100	80	80	80	70	70	80	70	70						
Ireland	97	97	97												
Iceland			60												

Table 2 (continued)

Country	Without trailer			With trailer									With studded tyres		
				light			heavy (cat. E)			with brakes					
Roads: <u>1/</u>	<u>1</u>	<u>2</u>	<u>3</u>	<u>1</u>	<u>2</u>	<u>3</u>	<u>1</u>	<u>2</u>	<u>3</u>	<u>1</u>	<u>2</u>	<u>3</u>	<u>1</u>	<u>2</u>	<u>3</u>
Italy <sup>13/</sup>	140	110 <sup>14/</sup>	110	100 <sup>18/</sup>				120	90	90					
Luxembourg	120	90	90	120	90	90	120	90	90				90	90	90
Malta	64	64	64												
Norway	90	90	90							80	80	80	60	60	60 <sup>19/</sup>
Netherlands	100	100	90	80 <sup>7/</sup>	80 <sup>7/</sup>	80 <sup>7/</sup>	80 <sup>8/</sup>	80 <sup>8/</sup>	60 <sup>3/</sup>				80 <sup>2/</sup>	80 <sup>2/</sup>	80 <sup>2/</sup>
Poland	90	90	90	70	70	70	70	70	70						
Portugal	120 <sup>16/</sup>	90 <sup>16/</sup>	90 <sup>16/</sup>	70 <sup>16/</sup>	70 <sup>16/</sup>	70 <sup>16/</sup>									
German Democratic Republic	100	80	90	80	80	80	80	80	80						
Romania	100 <sup>12/</sup>	100 <sup>12/</sup>	100 <sup>12/</sup>	60 <sup>15/</sup>	60 <sup>15/</sup>	60 <sup>15/</sup>	50	50	50	50	50	50	50	50	50
United Kingdom	112	112 <sup>5/</sup>	97	90	90 <sup>5/</sup>	80									
Sweden	110	110	70 <sup>3/</sup>	70	70	70	70	70	70	70	70	70	40	40	40
Switzerland	130	100 <sup>3/</sup>	100 <sup>3/</sup>	80	80	80	90	90	60 <sup>10/</sup>						80
Czechoslovakia	110	90	90	110	90	90									
Turkey	-	-	-	-	-	-									
USSR	90	90	90	-	-	-									
Yugoslavia <sup>11/</sup>	120 <sup>16/</sup>	100	80	-	-	-									

See foot-notes at end of table.

Foot-notes to table 2

1/ 1 Motorways; 2 Roads indicated by the E,17 sign, "Road for Motor vehicles", of the 1968 Convention on Road Signs and Signals; in countries where this sign is not used, the roads specified in a foot-note unless the speed limit is the same as that in force on "Other roads"; 3 Other roads.

2/ Speed which drivers are recommended not to exceed.

3/ Higher permissible speeds may be indicated by road signs.

4/ Over 1.5 t.

5/ Separate lanes in each direction separated by physical means.

6/ Drivers who have held a licence for less than two years: 100 70 70.

7/ Trailers with one axle.

8/ Trailers with more than one axle.

9/ Use of studded tyres authorized in exceptional cases only.

10/ Over 1 t.

11/ Speed limit for motor vehicles used for carrying passengers.

12/ 90 km/h for passenger vehicles with engine capacity between 1,500 cc and 2,000 cc; 80 km/h for engine capacity below 1,500 cc and 70 km/h for special double traction vehicles.

13/ The speeds indicated are different for:

vehicles with engine capacity up to 599 cc:	90	80	80
between 600-900 cc:	110	90	90
between 901-1,300 cc:	130	100	100

14/ On roads with two separate carriageways, without intersections, not classified as motorways, competent local authorities may enforce speed limits between 110 and 130 km/h.

15/ 50 km/h for special double traction vehicles.

16/ Temporary measure. (In Yugoslavia introduced on 30 May 1979, in Portugal on 3 June 1976 aimed at economizing fuel).

17/ Snow chains can be used up to 50 km/h.

18/ On the motor vehicle licence of trailers to be towed by vehicles of category B, the speed limit indicated is 100 km/h. If there is a lower speed limit imposed for the towing vehicle (see foot-note 14/) it is to be respected.

19/ If the trailer weighs 300 kg or more.

Table 3  
GENERAL SPEED LIMITS IN km/h IN FORCE OUTSIDE BUILT-UP  
AREAS FOR CATEGORY C VEHICLES

Country	Criteria		Roads		
	weight or dimensions	with or without trailer	motorways km/h	expressways km/h 1/	other roads km/h
1	2	3	4	5	6
Albania					
Germany, Federal Republic of	2.8-7.5 t 2.8-7.5 t > 7.5 t	without with	80 80 80	80 60 60	80 60 60
Austria		without light heavy (cat.E)	80 80 70	70 70 60	70 70 60
Belgium	≤ 7.5 t ≥ 7.5 t		120 90	90 90	90 60
Bulgaria 4/		without with	100 100	70 70	70 70
Cyprus					
Denmark			70	70	70
Spain			100	80	70
United States of America	-	-	88	88	88
Finland		without with (with brakes) with (without brakes)	30 80 60	80 80 60	80 80 60
France 2/	< 10 t from 10 to 19 t > 19 t		130 90 80	110 80 80	90 80 60
Greece	< 5 t ≥ 5 t		70 60	70 60	70 60
Hungary			80	70	70
Ireland		without with one with two			64 56 32

Table 3 (cont'd)

1	2	3	4	5	6
Iceland					50
Italy	$> 8 \text{ t}$ <sup>3/</sup> $\leq 8 \text{ t}$		80 130	60 100	60 100
Luxembourg	$> 5 \text{ t}$		60	60	60
Malta					
Norway	$> 3.5 \text{ t}$		80 80 80	80 80 80	80 80 80
Netherlands		without with (one axle) with (more than one axle)	80 80 80	80 80 80	80 <sup>5/</sup> 80 <sup>5/</sup> 60
Poland	All goods vehicles	without with	70 60	70 60	70 60
Portugal	$\leq 10$ $> 10$	without or with	70 60	70 60	70 60
German Democratic Republic	$\geq 3.5 \text{ t}$	without with	80 80	80 80	80 80
Romania		without with	60 50	60 50	60 50
United Kingdom	$> 3 \text{ t}$ (unladen)  (1 Imp. ton = 1016.05 kg)  $\leq 3 \text{ t}$ } $> 1.5 \text{ t}$ } (unladen)	without with (more than one axle) with (one axle <sup>6/</sup> )  without with (more than one axle) with (one axle <sup>6/</sup> )	97 97 80 112 112 80	64 48 48 64 48 48	64 48 48 64 48 48
Sweden		without with	90 70	90 70	70 70

Table 3 (cont'd)

1	2	3	4	5	6
Switzerland		without with	80 80	80 80	80 60
Czechoslovakia	≤ 6.0 t > 6.0 t		80 1/ 70 1/	80 1/ 70 1/	80 1/ 70 1/
Turkey					
USSR	-		70	70	70
Yugoslavia	≤ 7.5 t > 7.5 t	without without with	80 70 60	80 70 60	80 70 60

1/ Roads indicated by the E, 17 sign, "Road for motor vehicles", of the 1968 Convention on Road Signs and Signals; in countries where this sign is not used, the roads specified in a foot-note unless the speed limit is the same as that in force on "other roads".

2/ Vehicles transporting dangerous goods, of a permissible maximum weight above 10 t.: motorways: 80 km/h, expressways and other roads: 60 km/h.

3/ Buses and coaches: 90 70 70.

4/ Goods vehicles used for the transport of persons; only permitted on "other roads" at 60 km/h.

5/ On certain roads in poor condition: 60 km/h.

6/ A twin-axled trailer on which the space between the axle centres is less than 84 cm is treated as a single-axled trailer.

7/ Unless the speed for which an attached trailer was designed is lower.



Table 4

## GENERAL SPEED LIMITS IN km/h IN FORCE OUTSIDE BUILT-UP AREAS FOR CATEGORY D VEHICLES

Country	Without trailer			With light trailer			With heavy trailer		
	1	2	3	1	2	3	1	2	3
Albania									
Germany, Federal Republic of	80	80	80	80	80	80	80 <sup>2/</sup>	60 <sup>2/</sup>	60 <sup>2/</sup>
Austria	100	80	80	100	80	80	70 <sup>2/</sup>	60 <sup>2/</sup>	60 <sup>2/</sup>
Belgium	90	75	75	90	75	75	90 <sup>2/</sup>	60 <sup>2/</sup>	60 <sup>2/</sup>
Bulgaria <sup>12/</sup>	100	70	70 <sup>11/</sup>	100	70	70 <sup>11/</sup>	100	70	70 <sup>11/</sup>
Cyprus	-	-	80 <sup>11/</sup>	-	-	80 <sup>11/</sup>	-	-	80 <sup>11/</sup>
Denmark	70	70	70	70	70	70	70	70	70
Spain	100	90	80	80	80	70	80	80	70
United States of America	88	88 <sup>4/</sup>	88 <sup>4/</sup>	88	88	88	88	88	88
Finland	100	80 <sup>4/</sup>	80 <sup>4/</sup>	80	80	80	80	80	80
France <sup>15/</sup>	130	110	90	130	110	90	130	110	90
Greece	70	70	70	70	70	70			
Hungary	80	70	70	80	70	70	80	70	70
Ireland			97			64			
Iceland									
Italy	< 8t > 8t	130 90	100 70	100 70	130 90	100 70	100 70	130 90	100 70
Luxembourg	75	75	75	75	75	75	75	75	75
Malta									
Norway	80	80	80 <sup>11/</sup>	80	80	80 <sup>11/</sup>	80	80 <sup>5/</sup>	80 <sup>5/</sup>
Netherlands	80	80	80 <sup>11/</sup>	80	80	80 <sup>11/</sup>	80 <sup>5/</sup>	80 <sup>5/</sup>	60 <sup>5/</sup>
Poland	70	70	70	60	60	60	60	60	60
Portugal	80	70	70	70	70	70			
German Democratic Republic	80	80	80	80	80	80			
Romania <sup>14/</sup>	70	70 <sup>6/</sup>	70 <sup>6/</sup>	70	70 <sup>7/</sup>	70 <sup>7/</sup>			
United Kingdom	112	80 <sup>6/</sup>	80 <sup>6/</sup>	80	64 <sup>7/</sup>	64 <sup>7/</sup>			
Sweden	90	90	70 <sup>3/</sup>	70	70	70 <sup>9/</sup>			
Switzerland	100 <sup>8/</sup>	100 <sup>8/</sup>	80 <sup>3/</sup>	80 <sup>8/</sup>	80 <sup>3/</sup>	80 <sup>9/</sup>	80 <sup>9/</sup>	80 <sup>8/</sup>	60 <sup>10/</sup>
Czechoslovakia	90 <sup>8/</sup>	90 <sup>8/</sup>	90 <sup>8/</sup>	80 <sup>8/</sup>	80 <sup>3/</sup>	30 <sup>8/</sup>	80 <sup>9/</sup>	80 <sup>8/</sup>	80 <sup>10/</sup>
Turkey									
USSR	70 <sup>13/</sup>	70 <sup>13/</sup>	70 <sup>13/</sup>	-	-	-			
Yugoslavia	80	80	80	80	80	60			

- 1/ 1: Motorways; 2 Expressways; 3: Other roads.  
2/ Category E combinations.  
3/ With special signs on certain roads: 90 km/h.  
4/ In the administrative districts of the northern region: 100 km/h.  
5/ Trailers with more than one axle.  
6/ 64 km/h for vehicles of over 3,048 kg.  
7/ 48 km/h for vehicles of over 3,048 kg.  
8/ Public and factory transport of passengers 70 km/h.  
9/ Trailer of not more than 2,000 kg.  
10/ Trailer of over 2,000 kg but not more than 3,000 kg.  
11/ On certain roads in poor condition: 60 km/h.  
12/ Tractors and vehicles on tow: only on road category 3 at 40 km/h. Transport of dangerous goods: only on road category 3 at 50 km/h.  
13/ Inter-city buses can drive at 90 km/h.  
14/ Speed limits valid for diesel engined vehicles; for petrol engined vehicles the speed limit is 50 km/h.  
15/ The values indicated are for vehicles of 10 t and below. For vehicles exceeding 10 t the speed limit is 90 km/h in any case.

Table 5  
 GENERAL SPEED LIMITS IN km/h IN FORCE WITHIN  
 BUILT-UP AREAS FOR ALL VEHICLE CATEGORIES

Country	Speed limit	Remarks
Albania		
Germany, Federal Republic of	50	
Austria	50	
Belgium	60	
Bulgaria	60	50 for certain categories of vehicles: buses, goods vehicles with trailers, motor cycles 30 for tractors, vehicles in tow, dangerous goods
Cyprus	48	56 on four-lane carriageways
Denmark	60	70 and 80 in special cases with indication
Spain	60	
United States of America	24 - 64	generally speed limits range between 40-56 km/h.
Finland	50	in certain cases, varies from 30 to 60 (indicated)
France	60	other speed limits indicated at road-side; transport of goods (permissible maximum weight > 10 t.). 50 km/h.
Greece		
Hungary	60	Lorries and motor cycles: 50
Ireland	48	
Iceland		
Italy	50	
Luxembourg	60	
Malta		
Norway	50	
Netherlands	50	70 in special cases, indicated by road signs
Poland	50	other speed limits indicated by road signs
Portugal	60	with trailer 50 km/h
German Democratic Republic	50	60 to 80 in special conditions (indicated)
Romania	60	40 km/h for buses, goods vehicles, motor cycles, vehicles with trailers and vehicles used for the transport of dangerous goods; 20 km/h for tractors.
United Kingdom	48	
Sweden	50	30 or 70 in special cases, indicated by road signs
Switzerland	60	
Czechoslovakia	60	(only from 5-23 ms. The speed limits in tables 1-4 are enforced from 23-5 ms).
Turkey		
USSR	60	50 for certain categories of vehicles like self-propelled cranes and machines
Yugoslavia	60	

## E n t w u r f

Bundesgesetz vom ....., mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (11. StVO-Novelle)

Der Nationalrat hat beschlossen:

## Artikel I

Die Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159, zuletzt geändert mit dem Bundesgesetz BGBl.Nr. 174/1983, wird wie folgt geändert:

1. § 5 Abs. 1 hat zu lauten:

"(1) Wer sich in einem durch Alkohol beeinträchtigten Zustand befindet, darf ein Fahrzeug weder lenken noch in Betrieb nehmen. Bei einem Blutalkoholgehalt von 0,8 Promille bzw. einem diesem Wert entsprechenden Atemalkoholgehalt oder darüber gilt eine Person als von Alkohol beeinträchtigt. Wird der angegebene Blut- bzw. Atemalkoholgehalt nicht erreicht, so ist § 58 Abs. 1 anzuwenden."

2. Im § 5 Abs. 2 hat der letzte Satz zu entfallen.

3. Im § 5 wird nach Abs. 2 folgender Abs. 2a eingefügt:

"(2a) Die Untersuchung der Atemluft auf Alkoholgehalt ist entweder

a) mit einem Gerät, das nur den Verdacht der Beeinträchtigung durch Alkohol ergibt, oder

b) mit einem Gerät, das den Atemalkoholgehalt mißt und den entsprechenden Blutalkoholwert anzeigt, vorzunehmen."

4. § 5 Abs. 4 hat zu lauten:

"(4) Die Organe der Straßenaufsicht sind weiters berechtigt, einem im öffentlichen Sanitätsdienst stehenden oder bei einer Bundespolizeibehörde tätigen Arzt zwecks Feststellung des Grades der Alkoholeinwirkung vorzuführen:

- a) Personen, bei denen eine Untersuchung nach Abs. 2a lit. a den Verdacht der Beeinträchtigung durch Alkohol ergeben hat, es sei denn, daß sie das Fahrzeug noch nicht in Betrieb genommen und in Kenntnis des Untersuchungsergebnisses von der Inbetriebnahme Abstand genommen haben,
- b) Personen, die ein Fahrzeug lenken oder in Betrieb nehmen, oder zu lenken oder in Betrieb zu nehmen versuchen und sich offenbar in einem durch Alkohol beeinträchtigten Zustand befinden, wenn eine Untersuchung nach Abs. 2a nicht möglich ist,
- c) Lenker von Fahrzeugen oder Fußgänger, die verdächtig sind, in einem durch Alkohol beeinträchtigten Zustand einen Verkehrsunfall verursacht zu haben, wenn nicht eine Untersuchung nach Abs. 2a lit. b vorgenommen wird."

5. Im § 5 wird nach Abs. 4 folgender Abs. 4a eingefügt:

"(4a) Wird eine Untersuchung der Atemluft nach Abs. 2a lit. b vorgenommen, so ist deren Ergebnis der Feststellung des Grades der Alkoholeinwirkung zugrunde zu legen. Eine Vorführung zu einem im öffentlichen Sanitätsdienst stehenden oder bei einer Bundespolizeibehörde tätigen Arzt hat in diesem Falle zu unterbleiben."

6. § 5 Abs. 5 hat zu lauten:

"(5) Wer einem im öffentlichen Sanitätsdienst stehenden oder bei einer Bundespolizeibehörde tätigen Arzt zwecks Feststellung des Grades der Alkoholeinwirkung vorgeführt worden ist (Abs. 4), hat sich dieser Untersuchung zu unterziehen."

7. § 5 Abs. 7 hat zu lauten:

"(7) Ein im öffentlichen Sanitätsdienst stehender oder bei einer Bundespolizeibehörde tätiger Arzt hat eine Blutabnahme zum Zwecke der Bestimmung des Blutalkoholgehaltes auch vorzunehmen, wenn sie ein Vorgeführter verlangt oder ihr zustimmt, oder

- a) wenn eine Person, bei der eine Untersuchung der Atemluft nach Abs. 2a lit. b vorgenommen worden ist, oder
  - b) wenn sonst eine Person, die im Verdacht steht, eine Verwaltungsübertretung gemäß § 99 Abs. 1 lit. a begangen zu haben, oder
  - c) wenn ein Fußgänger, der im Verdacht steht, in einem durch Alkohol beeinträchtigten Zustand einen Verkehrsunfall verursacht zu haben,
- eine solche Blutabnahme verlangt."

8. § 5 Abs. 8 bis 11 haben zu lauten:

"(8) Die Bestimmungen des Abs. 3 und des Abs. 4 lit. b und c sind sinngemäß auch auf Personen anzuwenden, die sich in einem durch Suchtgift beeinträchtigten Zustand befinden; der dem Arzt Vorgeführte hat sich der Untersuchung zu unterziehen.

(9) Hat eine Untersuchung nach Abs. 2a lit. a den Verdacht einer Alkoholbeeinträchtigung ergeben oder ist bei den Untersuchungen nach Abs. 2a lit. b, 5, 6, 7 und 7a eine Alkoholbeeinträchtigung festgestellt worden, so sind die Kosten der Untersuchung vom Untersuchten zu tragen. Das gleiche gilt im Falle der Feststellung einer Suchtgiftbeeinträchtigung.

(10) Die Bestimmungen des § 35 des Verwaltungsstrafgesetzes 1950 über die Festnehmung werden von den Abs. 2 bis 4a nicht berührt.

(11) Der Bundesminister für Verkehr hat unter Bedachtnahme auf den Zweck der Untersuchung nach Abs. 2 und 2a und zur Gewährleistung ihrer zweckmäßigen Durchführung den Kreis der hierfür zu ermächtigenden Organe der Straßenaufsicht und die Art ihrer Schulung sowie unter Bedachtnahme auf den jeweiligen Stand der Wissenschaft und Technik die für eine Untersuchung der Atemluft geeigneten Geräte durch Verordnung zu bestimmen."

9. Dem § 42 wird folgender Abs. 5 angefügt:

"(5) Wenn und insoweit es die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere zu Zeiten starken Verkehrs (z.B. Ferienreiseverkehr), oder eine gleichartige Verkehrsregelung in Nachbarstaaten Österreichs erfordert, kann der Bundesminister für Verkehr durch Verordnung bestimmen, daß die Lenker von den in Abs. 1 oder 2 genannten Fahrzeugen zu anderen als den im Abs. 1 angeführten Zeiten alle oder bestimmte Freilandstraßen nicht befahren dürfen."

10. Im § 99 Abs. 1 werden in der Einleitung die Worte "von 5.000 S bis 30.000 S" durch die Worte "von 10.000 S bis 50.000 S" ersetzt.

11. § 99 Abs. 6 lit. a hat zu lauten:

"a) wenn durch die Tat lediglich Sachschaden entstanden ist, die Bestimmungen über das Verhalten bei einem Verkehrsunfall mit bloßem Sachschaden (§ 4 Abs. 5) eingehalten worden sind und nicht eine Übertretung nach Abs. 1 vorliegt,"

12. Im § 100 Abs. 3 lit. a wird das Wort "5.000 S" durch das Wort "10.000 S" ersetzt.

## Artikel II

(1) Dieses Bundesgesetz tritt mit .....  
in Kraft.

(2) Verordnungen auf Grund der Bestimmungen  
dieses Bundesgesetzes dürfen bereits von dem  
seiner Kundmachung folgenden Tag an erlassen  
werden. Solche Verordnungen dürfen frühestens  
mit dem im Abs. 1 bezeichneten Zeitpunkt in  
Kraft gesetzt werden.

(3) Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes  
ist der Bundesminister für Verkehr betraut,  
soweit die Vollziehung nicht den Ländern zu-  
steht und insoweit den Landesregierungen ob-  
liegt.

## VORBLATT

## Problem:

In den letzten Jahren war einerseits ein Anstieg der Straßenverkehrsunfälle unter Alkoholeinwirkung zu verzeichnen, andererseits waren insbesondere im ländlichen Raum erhebliche Schwierigkeiten bei der Feststellung des Grades der Alkoholeinwirkung (ärztliche Untersuchung) gegeben.

## Ziel:

Hebung der Sicherheit im Straßenverkehr.

## Problemlösung:

Durch neue Kontrollmaßnahmen soll die Alkoholisierung von Fahrzeuglenkern eingeschränkt werden.

## Alternativlösungen:

Keine.

## Kosten:

Die allmähliche Anschaffung der neuen Prüfgeräte wird, auf mehrere Jahre verteilt, etwa 10 bis 15 Millionen Schilling erfordern; die Anschaffung kann jedoch aus den eingehobenen Strafgeldern finanziert werden.

## ERLÄUTERUNGEN

Allgemeines

Nachdem die Zahl der Straßenverkehrsunfälle, bei denen Alkoholisierung eines Beteiligten festgestellt worden ist, von 1971 bis 1978 abgenommen hat, ist seither wieder eine Zunahme zu verzeichnen, wobei sich der Aufwärtstrend zu beschleunigen scheint; außerdem sind die Folgen von Unfällen mit alkoholisierten Beteiligten anteilmäßig schwerwiegender als bei sonstigen Unfällen. Während der Anteil der Unfälle unter Alkoholeinwirkung am Gesamtunfallgeschehen in den letzten fünf Jahren jeweils zwischen 8,6 % und 9 % lag, liegt dieser Wert bei den Todesopfern zwischen 13,5 % und im Jahre 1982 bei 15,6 %.

Nach der geltenden Rechtslage ist zur Feststellung des Grades der Alkoholeinwirkung bei einem Verkehrsteilnehmer jeweils die Vorführung zu einem im öffentlichen Sanitätsdienst stehenden Arzt erforderlich. Dies ergab in letzter Zeit insbesondere im ländlichen Raum Anlaß zu erheblichen Schwierigkeiten. Da zwischenzeitlich Geräte entwickelt worden sind, die bei Prüfung der Atemluft mit etwa der gleichen Genauigkeit wie die Blutalkoholbestimmung den Alkoholisierungsgrad anzuzeigen vermögen, wird mit der vorliegenden Gesetzesnovelle diese neue Untersuchungsart eingeführt. Die Ergebnisse der Atemluftuntersuchung mit den neuen Prüfgeräten sollen allein ausreichen, um den Grad der Alkoholeinwirkung festzustellen. In diesen Fällen wird eine ärztliche Untersuchung unterbleiben können.

Abseits vom Alkoholproblem soll auch die vorgesehene Verordnungsermächtigung zur sinnvollen Anpassung des Fahrverbotes für Lastkraftfahrzeuge an ein besonderes Verkehrsaufkommen zur Hebung der Verkehrssicherheit beitragen.

Zu den einzelnen Bestimmungen des Art. I

## Zu Z. 1:

Die neuen Prüfgeräte sind nach den bisherigen Testergebnissen geeignet, aufgrund der Prüfung der Atemluft zufolge des engen Zusammenhanges zwischen Blut- und Atemalkoholkonzentration exakte Rückschlüsse auf die Blutalkoholkonzentration anzuzeigen. Die Meßgenauigkeit entspricht der Untersuchung der Blutalkoholkonzentration, sodaß beide Meßverfahren als gleichwertig zu bezeichnen sind. Die neuen Prüfgeräte lassen daher eine Gleichstellung der Atemluftuntersuchung mit der Blutalkoholbestimmung zu.

Der vorgesehene letzte Satz des § 5 Abs. 1 dient der Klarstellung, und zwar in der Weise, daß nur eine Person mit einem Blutalkoholgehalt von 0,8 ‰ bzw. dem entsprechenden Atemalkoholgehalt oder darüber als von Alkohol beeinträchtigt gilt, mit allen Folgen, die an diesen Zustand geknüpft sind. Wenn jedoch dieser Blut- bzw. Atemalkoholgehalt nicht erreicht wird, kann zwar aufgrund besonderer subjektiver Umstände (z.B. Medikamentengebrauch u.a.) ebenfalls Fahruntüchtigkeit gegeben sein, aber ein solcher Zustand soll stets nach § 58 mit den dort genannten Folgen beurteilt werden; er soll jedoch nicht zu den Folgen führen, die eine Alkoholbeeinträchtigung nach sich zieht, insbesondere kommt in diesem Fall eine Bestrafung nach § 99 Abs. 1 nicht in Betracht.

## Zu Z. 2, 3 und 5:

Die Untersuchung der Atemluft wird nun auf zwei unterschiedliche Arten aufgeteilt. Die bisherige Methode, wonach die Atemluftuntersuchung mittels Prüfröhrchens lediglich ergibt, ob der Untersuchte verdächtig ist

oder nicht, alkoholbeeinträchtigt zu sein, wird weiterhin als sog. Vortest möglich sein. Bei einem positiven Ergebnis wird künftig aber entweder das bisherige Verfahren (Vorführung zum Arzt) unverändert beibehalten oder es wird eine weitere Atemluftuntersuchung mit einem der neuen Prüfgeräte vorgenommen.

Die Untersuchung der Atemluft mit den neuen Prüfgeräten, die den Atemalkoholgehalt exakt messen und den entsprechenden Blutalkoholwert anzeigen können, soll allein als Grundlage zur Feststellung des Grades der Alkoholeinwirkung dienen. Eine Vorführung zum Arzt hat in diesen Fällen zu unterbleiben.

Welche Art der Atemluftuntersuchung vorgenommen wird, wird sich danach richten, welches Gerät das betreffende Straßenaufsichtsorgan (am Ort der Anhaltung oder auf der Dienststelle) zur Verfügung hat. Dem Untersuchten steht jedenfalls keine Wahlmöglichkeit zu; er hat sich jener Art der Atemluftuntersuchung zu unterziehen, die das Straßenaufsichtsorgan bestimmt.

Zu Z. 4, 6 und 7:

Es sind Zweifel aufgetreten, ob die bei den Bundespolizeibehörden tätigen Ärzte dem öffentlichen Sanitätsdienst zuzurechnen sind. Zur eindeutigen Regelung werden diese Ärzte nun jeweils ausdrücklich angeführt.

Die Änderungen hinsichtlich der Zitierungen ergeben sich aufgrund der Einführung der neuen Prüfgeräte.

(Zu Abs. 4 lit. c): Auch in jenen Fällen, in denen Lenker von Fahrzeugen oder Fußgänger verdächtig sind, in einem durch Alkohol beeinträchtigten Zustand einen Verkehrsunfall verursacht zu haben, soll die Möglichkeit gegeben sein, von einer Vorführung zum Arzt abzusehen, wenn eine Untersuchung der Atemluft mit den neuen Prüfgeräten vorgenommen wird. Dabei ist jedoch davon auszugehen, daß eine an einem Unfall beteiligte Person in der Lage ist, die Untersuchung der Atemluft unbeeinträchtigt vorzunehmen. Es wird sich dabei in der Regel nur um im wesentlichen unverletzte Personen handeln können.

(Zu Abs. 7): Die vorgesehene Aufgliederung dient lediglich der besseren Übersichtlichkeit.

Mit der Ergänzung unter lit. a wird klargestellt, daß auch eine Person, bei der eine Atemluftuntersuchung mit den neuen Prüfgeräten vorgenommen worden ist, eine Blutabnahme zum Zwecke der Bestimmung des Blutalkoholgehaltes von einem hierfür vorgesehenen Arzt (Abs. 7 bzw. 7a) verlangen kann. Der Untersuchte hat eine solche Blutabnahme jedoch selbst zu veranlassen; eine etwaige Vorführung durch Organe der Straßenaufsicht kommt im Sinne des Abs. 4a nicht in Betracht.

Zu Z. 8:

Die neue Fassung dient im wesentlichen der Anpassung an die vorgesehene Neuregelung.

Mit der Änderung des Abs. 9 wird weiters auch neu geregelt, daß die Kosten einer Untersuchung auf Alkoholbeeinträchtigung einschließlich einer Blutalkoholfeststellung nur bei einem positiven Ergebnis vom Untersuchten zu tragen sind. Die bisherige Regelung, wonach die Kosten auch bei einer negativen Blutalkoholbestimmung vom Untersuchten zu tragen waren, wenn er diese Untersuchung verlangt hat, scheint nicht gerechtfertigt zu sein. Ein Untersucher soll die zu seiner Entlastung dienenden Untersuchungen verlangen können, ohne fürchten zu müssen, die Kosten unabhängig vom Ergebnis tragen zu müssen.

Die Verordnung über die Untersuchung der Atemluft auf Alkoholgehalt BGBl.Nr. 3/1961, bleibt zunächst unverändert in Geltung. Sie bedarf lediglich der Ergänzung bezüglich der neuen Prüfgeräte.

Zu Z. 9:

Mit der hier vorgesehenen Verordnungsermächtigung soll die Möglichkeit geschaffen werden, das Fahrverbot für Lastkraftfahrzeuge im Interesse der Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs in sinnvoller und zielführender Weise an besondere Verkehrsverhältnisse anzupassen. Neben einer allfälligen zeitlichen Abweichung soll gegebenenfalls insbesondere ermöglicht werden, einzelne vom Ferienreiseverkehr besonders stark belastete Straßenzüge, sog. Ferienrouten, zeitweise vom Lkw-Verkehr freizuhalten.

Zu Z. 10:

Der seit 1960 unveränderte Strafrahmen wird im Hinblick auf eine weitere notwendige Einschränkung der Alkoholbeeinträchtigung im Straßenverkehr entsprechend angehoben.

Zu Z. 11:

Ein alkoholisierter Fahrzeuglenker soll in keinem Fall straffrei bleiben; dies wird mit der Ergänzung der Bestimmung klargestellt. Die Rechtswohltat des Nichtvorliegens einer Verwaltungsübertretung und damit Straffreiheit bei vorschriftsmäßig gemeldeten Sachschadenunfällen soll dann nicht zur Anwendung kommen, wenn der Verursacher eines Sachschadens zum betreffenden Zeitpunkt alkoholbeeinträchtigt war oder einen der übrigen Tatbestände des § 99 Abs. 1 erfüllt hat.

Zu Z. 12:

Im Hinblick auf die Anhebung des Strafrahmens im § 99 Abs. 1 war auch hier das Mindestmaß entsprechend zu erhöhen.

# Textgegenüberstellung

(Geltender Text)

(Neue Fassung)

Entwurf

Bundesgesetz vom ....., mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (11. StVO-Novelle)

Der Nationalrat hat beschlossen:

## Artikel I

Die Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159, zuletzt geändert mit dem Bundesgesetz BGBl. Nr. 174/1983, wird wie folgt geändert:

1. § 5 Abs. 1 hat zu lauten:

"(1) Wer sich in einem durch Alkohol beeinträchtigten Zustand befindet, darf ein Fahrzeug weder lenken noch in Betrieb nehmen. Bei einem Blutalkoholgehalt von 0,8 Promille bzw. einem diesem Wert entsprechenden Atemalkoholgehalt oder darüber gilt eine Person als von Alkohol beeinträchtigt. Wird der angegebene Blut- bzw. Atemalkoholgehalt nicht erreicht, so ist § 58 Abs. 1 anzuwenden."

2. Im § 5 Abs. 2 hat der letzte Satz zu entfallen.

**§ 5. (1) Wer sich in einem durch Alkohol beeinträchtigten Zustand befindet, darf ein Fahrzeug weder lenken noch in Betrieb nehmen. Bei einem Blutalkoholgehalt von 0,8 Promille und darüber gilt der Zustand einer Person als von Alkohol beeinträchtigt.<sup>2-1)</sup>**

**(2) Organe des amtsärztlichen Dienstes oder besonders geschulte und von der Behörde hierzu ermächtigte Organe der Straßenaufsicht sind berechtigt, die Atemluft von Personen, die ein Fahrzeug lenken, in Betrieb nehmen oder zu lenken oder in Betrieb zu nehmen versuchen, auf Alkoholgehalt zu untersuchen,<sup>5-7)</sup> wenn vermutet<sup>19)</sup> werden kann, daß sich diese Personen in einem durch Alkohol beeinträchtigten Zustand befinden. Die Untersuchung ist mit geeigneten Geräten vorzunehmen.<sup>8)</sup>**

(4) Die Organe der Straßenaufsicht sind weiters berechtigt, einem im öffentlichen Sanitätsdienst<sup>13)</sup> stehenden Arzt zwecks Feststellung des Grades der Alkoholeinwirkung vorzuführen:<sup>14-18)</sup>

a) Personen, bei denen eine Untersuchung nach Abs. 2 den Verdacht der Beeinträchtigung durch Alkohol ergeben hat, es sei denn, daß sie das Fahrzeug noch nicht in Betrieb genommen und in Kenntnis des Untersuchungsergebnisses von der Inbetriebnahme Abstand genommen haben,

b) Personen, die ein Fahrzeug lenken oder in Betrieb nehmen, oder zu lenken oder in Betrieb zu nehmen versuchen und sich offenbar<sup>19)</sup> in einem durch Alkohol beeinträchtigten Zustand befinden, wenn eine Untersuchung nach Abs. 2 nicht möglich ist,

3. Im § 5 wird nach Abs. 2 folgender Abs. 2a eingefügt:

"(2a) Die Untersuchung der Atemluft auf Alkoholgehalt ist entweder

- a) mit einem Gerät, das nur den Verdacht der Beeinträchtigung durch Alkohol ergibt, oder
- b) mit einem Gerät, das den Atemalkoholgehalt mißt und den entsprechenden Blutalkoholwert anzeigt, vorzunehmen."

4. § 5 Abs. 4 hat zu lauten:

"(4) Die Organe der Straßenaufsicht sind weiters berechtigt, einem im öffentlichen Sanitätsdienst stehenden oder bei einer Bundespolizeibehörde tätigen Arzt zwecks Feststellung des Grades der Alkoholeinwirkung vorzuführen:

a) Personen, bei denen eine Untersuchung nach Abs. 2a lit. a den Verdacht der Beeinträchtigung durch Alkohol ergeben hat, es sei denn, daß sie das Fahrzeug noch nicht in Betrieb genommen und in Kenntnis des Untersuchungsergebnisses von der Inbetriebnahme Abstand genommen haben,

b) Personen, die ein Fahrzeug lenken oder in Betrieb nehmen, oder zu lenken oder in Betrieb zu nehmen versuchen und sich offenbar in einem durch Alkohol beeinträchtigten Zustand befinden, wenn eine Untersuchung nach Abs. 2a nicht möglich ist,

c) Lenker von Fahrzeugen oder Fußgänger,<sup>20)</sup> die verdächtig sind, in einem durch Alkohol beeinträchtigten Zustand einen Verkehrsunfall verursacht zu haben.

c) Lenker von Fahrzeugen oder Fußgänger, die verdächtig sind, in einem durch Alkohol beeinträchtigten Zustand einen Verkehrsunfall verursacht zu haben, wenn nicht eine Untersuchung nach Abs. 2a lit. b vorgenommen wird."

5. Im § 5 wird nach Abs. 4 folgender Abs. 4a eingefügt:

"(4a) Wird eine Untersuchung der Atemluft nach Abs. 2a lit. b vorgenommen, so ist deren Ergebnis der Feststellung des Grades der Alkoholeinwirkung zugrunde zu legen. Eine Vorführung zu einem im öffentlichen Sanitätsdienst stehenden oder bei einer Bundespolizeibehörde tätigen Arzt hat in diesem Falle zu unterbleiben."

(5) Wer einem im öffentlichen Sanitätsdienst stehenden Arzt zwecks Feststellung des Grades der Alkoholeinwirkung vorgeführt worden ist (Abs. 4), hat sich dieser Untersuchung zu unterziehen.<sup>21)22)</sup>

6. § 5 Abs. 5 hat zu lauten:

"(5) Wer einem im öffentlichen Sanitätsdienst stehenden oder bei einer Bundespolizeibehörde tätigen Arzt zwecks Feststellung des Grades der Alkoholeinwirkung vorgeführt worden ist (Abs. 4), hat sich dieser Untersuchung zu unterziehen."

(7) Ein im öffentlichen Sanitätsdienst stehender Arzt hat eine Blutabnahme zum Zwecke der Bestimmung des Blutalkoholgehaltes auch vorzunehmen, wenn sie ein Vorgeführter verlangt oder ihr zustimmt,<sup>27)</sup> oder wenn sonst eine Person, die im Verdacht steht, eine Verwaltungsübertretung gemäß § 99 Abs. 1 lit. a begangen zu haben, oder ein Fußgänger, der im Verdacht steht, in einem durch Alkohol beeinträchtigten Zustand einen Verkehrsunfall verursacht zu haben, eine solche Blutabnahme verlangt.<sup>28)</sup> (Fassung StVO-Novelle 1964)

(8) Die Bestimmungen der Abs. 3 und 4 lit. b und c sind sinngemäß auch auf Personen anwendbar, die sich in einem durch Suchtgift<sup>31)</sup> beeinträchtigten Zustand befinden; der dem Arzt Vorgeführte hat sich der Untersuchung zu unterziehen.

7. § 5 Abs. 7 hat zu lauten:

"(7) Ein im öffentlichen Sanitätsdienst stehender oder bei einer Bundespolizeibehörde tätiger Arzt hat eine Blutabnahme zum Zwecke der Bestimmung des Blutalkoholgehaltes auch vorzunehmen, wenn sie ein Vorgeführter verlangt oder ihr zustimmt, oder

- a) wenn eine Person, bei der eine Untersuchung der Atemluft nach Abs. 2a lit. b vorgenommen worden ist, oder
- b) wenn sonst eine Person, die im Verdacht steht, eine Verwaltungsübertretung gemäß § 99 Abs. 1 lit. a begangen zu haben, oder
- c) wenn ein Fußgänger, der im Verdacht steht, in einem durch Alkohol beeinträchtigten Zustand einen Verkehrsunfall verursacht zu haben,

eine solche Blutabnahme verlangt."

8. § 5 Abs. 8 bis 11 haben zu lauten:

"(8) Die Bestimmungen des Abs. 3 und des Abs. 4 lit. b und c sind sinngemäß auch auf Personen anzuwenden, die sich in einem durch Suchtgift beeinträchtigten Zustand befinden; der dem Arzt Vorgeführte hat sich der Untersuchung zu unterziehen.

(9) Ist bei einer Untersuchung nach Abs. 2 oder 4 eine Alkoholbeeinträchtigung (Abs. 1) festgestellt worden, so sind die Kosten der Untersuchung vom Untersuchten zu tragen. Das gleiche gilt im Falle der Feststellung einer Suchtgiftbeeinträchtigung. Ist eine Blutabnahme auf Verlangen einer im Abs. 7 genannten Person vorgenommen worden, so sind die Kosten der Blutabnahme und der Bestimmung des Blutalkoholgehaltes ohne Rücksicht auf das Untersuchungsergebnis von der betreffenden Person zu tragen.<sup>32)</sup> (Fassung StVO-Novelle 1964)

(10) Die Bestimmungen des § 35 des Verwaltungsstrafgesetzes 1950 über die Festnehmung werden von den Abs. 2 bis 4 nicht berührt.

(11) Der Bundesminister für Verkehr hat unter Bedachtnahme auf den Zweck der Untersuchung nach Abs. 1 und zur Gewährleistung ihrer zweckmäßigen Durchführung den Kreis der hierfür zu ermächtigenden Organe der Straßenaufsicht und die Art ihrer Schulung sowie unter Bedachtnahme auf den jeweiligen Stand der Wissenschaft und Technik die für eine Untersuchung der Atemluft geeigneten Geräte durch Verordnung zu bestimmen.<sup>7)</sup> (Fassung 6. StVO-Novelle)

(9) Hat eine Untersuchung nach Abs. 2a lit. a den Verdacht einer Alkoholbeeinträchtigung ergeben oder ist bei den Untersuchungen nach Abs. 2a lit. b, 5, 6, 7 und 7a eine Alkoholbeeinträchtigung festgestellt worden, so sind die Kosten der Untersuchung vom Untersuchten zu tragen. Das gleiche gilt im Falle der Feststellung einer Suchtgiftbeeinträchtigung.

(10) Die Bestimmungen des § 35 des Verwaltungsstrafgesetzes 1950 über die Festnehmung werden von den Abs. 2 bis 4a nicht berührt.

(11) Der Bundesminister für Verkehr hat unter Bedachtnahme auf den Zweck der Untersuchung nach Abs. 2 und 2a und zur Gewährleistung ihrer zweckmäßigen Durchführung den Kreis der hierfür zu ermächtigenden Organe der Straßenaufsicht und die Art ihrer Schulung sowie unter Bedachtnahme auf den jeweiligen Stand der Wissenschaft und Technik die für eine Untersuchung der Atemluft geeigneten Geräte durch Verordnung zu bestimmen."

**§ 99. (1) Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist mit einer Geldstrafe von 5 000 S bis 30 000 S, im Fall ihrer Uneinbringlichkeit mit Arrest von einer bis sechs Wochen, zu bestrafen. (Fassung VAP)**

**n) wenn durch die Tat lediglich Sachschaden entstanden ist und die Bestimmungen über das Verhalten bei einem Verkehrsunfall mit bloßem Sachschaden (§ 4 Abs. 5) eingehalten worden sind,**

**n) beim Verdacht einer Übertretung nach § 99 Abs. 1 ein Betrag von 5 000 S,**

9. Dem § 42 wird folgender Abs. 5 angefügt:

"(5) Wenn und insoweit es die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere zu Zeiten starken Verkehrs (z.B. Ferienreiseverkehr), oder eine gleichartige Verkehrsregelung in Nachbarstaaten Österreichs erfordert, kann der Bundesminister für Verkehr durch Verordnung bestimmen; daß die Lenker von den in Abs. 1 oder 2 genannten Fahrzeugen zu anderen als den im Abs. 1 angeführten Zeiten alle oder bestimmte Freilandstraßen nicht befahren dürfen."

10. Im § 99 Abs. 1 werden in der Einleitung die Worte "von 5.000 S bis 30.000 S" durch die Worte "von 10.000 S bis 50.000 S" ersetzt.

11. § 99 Abs. 6 lit. a hat zu lauten:

"a) wenn durch die Tat lediglich Sachschaden entstanden ist, die Bestimmungen über das Verhalten bei einem Verkehrsunfall mit bloßem Sachschaden (§ 4 Abs. 5) eingehalten worden sind und nicht eine Übertretung nach Abs. 1 vorliegt,"

12. Im § 100 Abs. 3 lit. a wird das Wort "5.000 S" durch das Wort "10.000 S" ersetzt.

## Artikel II

(1) Dieses Bundesgesetz tritt mit .....  
in Kraft.

(2) Verordnungen auf Grund der Bestimmungen  
dieses Bundesgesetzes dürfen bereits von dem  
seiner Kundmachung folgenden Tag an erlassen  
werden. Solche Verordnungen dürfen frühestens  
mit dem im Abs. 1 bezeichneten Zeitpunkt in  
Kraft gesetzt werden.

(3) Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes  
ist der Bundesminister für Verkehr betraut,  
soweit die Vollziehung nicht den Ländern zu-  
steht und insoweit den Landesregierungen ob-  
liegt.