

Vorblatt

Inhalt:

Der vorliegende Gesetzentwurf enthält weitere Punkte für Änderungen des Kraftfahrgesetzes. So z.B. Anregungen aus dem Bereich der Wirtschaft und Landwirtschaft für in der Praxis bereits existierende neue Fahrzeugkategorien (Starrdeichselanhänger) sowie Erleichterungen bei Ausnahmegenehmigungen für Sondertransporte. Durch Auflösung der Zollwache wird es notwendig, die Bestimmungen des KFG, die auf Fahrzeuge der Zollwache abzielen, entsprechend zu ändern. Die Richtlinie 2002/85/EG über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern muss bis 1. Jänner 2005 umgesetzt sein. Es wird daher diese Richtlinie im § 24a berücksichtigt. Weiters wird das Mitführen von reflektierender Warnkleidung in mehrspurigen Kraftfahrzeugen und in bestimmten Situationen auch das Tragen dieser Warnkleidung vorgeschrieben.

Alternativen:

Keine.

Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Keine.

Finanzielle Auswirkungen:

Keine.

Verhältnis zur Rechtsvorschrift der Europäischen Union:

Die vorgesehenen Regelungen stehen nicht im Widerspruch zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union. Es wird die Richtlinie 2002/85/EG, CELEX Nr. 32002L0085, im § 24a Abs. 1 umgesetzt.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfes:

Der vorliegende Gesetzentwurf enthält weitere Punkte für Änderungen des Kraftfahrzeuggesetzes. So z.B. Anregungen aus dem Bereich der Wirtschaft und Landwirtschaft für in der Praxis bereits existierende neue Fahrzeugkategorien (Starrdeichselanhänger, landwirtschaftlicher 4-achsiger Anhänger) sowie Erleichterungen bei Ausnahmegenehmigungen für Sondertransporte. Durch Auflösung der Zollwache wird es notwendig, die Bestimmungen des KFG, die auf Fahrzeuge der Zollwache abzielen, entsprechend zu ändern. Die Richtlinie 2002/85/EG über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern wird im § 24a umgesetzt. Weiters wird das Mitführen von reflektierender Warnkleidung in mehrspurigen Kraftfahrzeugen und in bestimmten Situationen auch das Tragen dieser Warnkleidung vorgeschrieben.

Besonderer Teil

Zu Z 1 (§ 2 Abs. 1 Z 26c):

Es wird eine eigene Definition des Starrdeichselanhängers im KFG verankert. Die aufgrund der besonderen Konstruktion der Starrdeichselanhänger erforderlichen Adaptionen der kraftfahrrechtlichen Bestimmungen, wie z.B. betreffend die Berechnung des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes, werden an den jeweils entsprechenden Stellen vorgenommen.

Zu Z 2 (§ 2 Abs. 1 Z 32):

Hier wird bei der Definition des Gesamtgewichtes ergänzt, dass sich das Gesamtgewicht eines angekuppelten Anhängers, ausgenommen Sattel- und Starrdeichselanhänger, im Sinne der Richtlinie 94/20/EG (Anhang I, Punkt 2.1.20) aus der von den Achsen auf die Fahrbahn übertragenen Last ergibt. Dies ist insbesondere für den Zentralachsanhänger bedeutsam, da dadurch klargestellt ist, dass die auf das Zugfahrzeug übertragene Stützlast nicht bei der Beurteilung des Gesamtgewichtes des Anhängers mitberücksichtigt wird.

Zu Z 3 (§ 2 Abs. 1 Z 33b):

Auch hier wird der neue Starrdeichselanhänger berücksichtigt und neben den Zentralachsanhängern und Sattelanhängern genannt.

Zu Z 4 (§ 2 Abs. 1 Z 45):

Bei der Bewilligung von Sondertransporten stellt sich derzeit häufig das Problem, dass zu einer an sich unteilbaren Ladung gehörende Teile wie z.B. Ballastgewichte von Kränen gesondert transportiert werden müssen. Dies ist oft unnötiger Aufwand, da es Spezialfahrzeuge mit speziellen Vorrichtungen zum Aufnehmen des Kranes und der erforderlichen Ballastgewichte gibt. Da für den Transport des Kranes an sich schon eine Ausnahmegenehmigung erforderlich ist und ein spezielles Fahrzeug dafür verwendet werden muss, wird es insgesamt für zweckmäßiger erachtet, wenn auch gleich die Ballastgewichte und eventuell auch Zubehör mit diesem einen Transportfahrzeug transportiert werden darf. Daher wird die Definition der unteilbaren Ladung geändert und auch Ballastgewichte und Zubehör als unteilbar zur eigentlich unteilbaren Ladung angesehen. Zubehör darf aber 10 % des Gewichtes der unteilbaren Ladung nicht überschreiten. Diese Einschränkung gilt nicht für Ballastgewichte. Diese Regelung ist der Regelung in der Bundesrepublik Deutschland nachgestaltet und erleichtert auch eine grenzüberschreitende Beförderung.

Zu Z 5 (§ 3 Abs. 1 Z 4.5):

Auch hier wird der Starrdeichselanhänger als Untergruppe der Anhänger berücksichtigt.

Zu Z 6 (§ 4 Abs. 7 Z 1 und Z 7):

Die bisher bestehende Ausnahme für Sattelanhänger muss auch auf Starrdeichselanhänger ausgedehnt werden, sonst könnten diese Fahrzeuge die an sich zulässigen Gewichtsgrenzen nicht erreichen. Bei diesen Fahrzeugen ergibt sich das höchste zulässige Gesamtgewicht aus der Summe der Achslasten ergänzt um die Stützlast.

Zu Z 7 (§ 4 Abs. 7 Z 6):

Auch hier muss der Starrdeichselanhänger im Sinne einer Ausnahme berücksichtigt werden., da diese Fahrzeuge sonst die an sich zulässigen Gewichtsgrenzen nicht erreichen könnten.

Zu Z 8 (§ 4 Abs. 7 Z 8):

Hier wird eine Kategorie von vierachsigen landwirtschaftlichen Anhängern geschaffen, die ein Gewicht von 32 000 kg erreichen dürfen. Solche Anhänger sind derzeit probeweise aufgrund einer Ausnahmebewilligung im Einsatz. Da solche Vierachsanhänger Vorteile im Vergleich zu den sonst verwendeten Kombinationen mit zwei Anhängern bieten, kann auch ein Gewicht von 32 t dafür vorgesehen werden. Ein Anhänger weist im Vergleich zu einer Kombination mit zwei zweiachsigen Anhängern eine höhere Fahrstabilität und ein ruhigeres Fahrverhalten des gesamten Zuges auf. Auch weist eine solche Kombination eine kürzere Gesamtlänge im Vergleich zu zwei Anhängern auf und ermöglicht daher ein einfacheres und rascheres Überholen. Weiters fällt das Problem des eventuellen Ausbrechens des zweiten Anhängers bei einer Notbremsung weg. Durch den langen Radstand ist ein stabiles Bremsverhalten gegeben. Daher erscheinen verkehrstechnisch gesehen Transporte landwirtschaftlicher Güter mit einem vierachsigen Anhänger gegenüber Transporten mit zwei zweiachsigen Anhängern vorteilhaft.

Zu Z 9 (§ 4 Abs. 7a):

Mit dieser Änderung soll der Transport von Rundholz aus dem Wald weiter erleichtert werden. Neben 6-achsigen Fahrzeugkombinationen sollen auch 5-achsige Fahrzeugkombinationen 44 t ausnützen dürfen, wenn die hintere Achse des Anhängers mit Doppelbereifung ausgerüstet ist.

Zu Z 10 (§ 11 Abs. 7):

Die zu prüfenden in Verkehr Bringer von Kraftstoffen wurde durch Betreiber und Bevollmächtigten erweitert um eventuellen begrifflichen Missverständnissen vorzugreifen. Weiters werden durch den 2. Satz die Erzeuger, Betreiber Besitzer von Tankstellen angehalten, ihren Bevollmächtigten oder Stellvertretern die rechtlichen Bestimmungen mitzuteilen, dass im Falle einer Beprobung durch die zuständigen Behörden den Organen die Probennahme ermöglicht und erlaubt wird. Damit soll ein Informationsfluss von den Eigentümern oder Besitzern von Tankstellen, aber auch Erzeugern und Importeuren von Kraftstoffen zu deren Angestellten sichergestellt werden. Im vorletzten und letzten Satz wird eine zwangsweise Ersatzvornahme durch die Bundesgendarmerie oder Bundespolizei geregelt. War es bisher auf Grund der gesetzlichen Lage nicht möglich, die Herausgabe von Proben im Falle einer Probennahmeverweigerung zu erzwingen, wird infolge dieser beiden Sätze eine Duldung des Verpflichteten zur Herausgabe der Kraftstoffproben mittels Ersatzvornahme gesetzlich determiniert.

Zu Z 11 (§ 11 Abs. 9):

Der zweite Satz wird um die Befugnis des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, bescheidmäßig über die Kosten der Probenanalyse abzusprechen, erweitert. Im dritten Satz wird die Zweckgebundenheit der eingehobenen Kostenersätze geregelt. Diese werden ausschließlich für die Bedeckung der Auslagen, welche durch die Probennahme und deren Auswertungen entstanden sind, verwendet.

Zu Z 12 (§ 16 Abs. 1):

Aufgrund des generellen Verweises auf § 14 gelten alle dort vorgesehenen Leuchten und Rückstrahler auch für Anhänger. Nebelschlussleuchten und Rückfahrscheinwerfer sollen für Anhänger, die dazu bestimmt sind, mit Zugmaschinen gezogen zu werden jedoch nicht erforderlich sein. Daher erfolgt eine ausdrückliche Ausnahme. Dies ist auch dadurch gerechtfertigt, dass dies in der ECE-Regelung Nr. 48 über den Anbau von Beleuchtungseinrichtungen nicht vorgesehen ist und andererseits an Zugmaschinen zumeist keine Anschlussmöglichkeiten für Nebelschlussleuchten vorhanden sind.

Zu Z 13 (§ 20 Abs. 1 lit. d):

Durch die Auflösung der Zollwache wird es notwendig, die Bestimmungen des KFG, die auf Fahrzeuge der Zollwache abzielen, entsprechend zu adaptieren. Es soll daher in Zukunft von Fahrzeugen der Finanzverwaltung gesprochen werden. Da es sich bei Fahrzeugen, die Blaulicht führen dürfen, um einen sehr sensiblen Bereich handelt, soll das in diesem Fall noch zusätzlich auf Zollverwaltung beschränkt werden.

Zu Z 14 (§ 24 Abs. 2 lit. b):

Auch hier wird die Auflösung der Zollwache berücksichtigt und daher künftig auf Fahrzeuge der Finanzverwaltung abgestellt.

Zu Z 15 (§ 24a Abs. 1):

Hier erfolgt die Umsetzung der Richtlinie 2002/85/EG zur Änderung der Richtlinie 92/6/EWG des Rates über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft. Der Geltungsbereich wird nunmehr auch auf Fahrzeuge der Klassen M2 und N2 ausgedehnt. Weiters wird der Geltungsbereich auch auf von solchen Fahrzeugen abgeleitete Gelenkkraftfahr-

zeuge, Spezialkraftwagen und selbstfahrende Arbeitsmaschinen, die bisher nicht davon erfasst waren, ausgedehnt. Miterfasst sind auch die Fälle, in welchen ein Gelenkkraftfahrzeug, Spezialkraftwagen und selbstfahrende Arbeitsmaschinen auf ein Fahrgestell eines Fahrzeuges der Klassen M2, M3, N2 oder N3 aufgebaut wird. Auch bei einem Fahrgestell handelt es sich um ein Fahrzeug einer bestimmten Klasse, das eben noch unvollständig ist. Der Geschwindigkeitsbegrenzer muss so eingestellt sein, dass eine Geschwindigkeit von 100 km/h bei Fahrzeugen der Klassen M2 und M3 und von 90 km/h bei den anderen Fahrzeugen nicht überschritten werden kann,

Zu Z 16 (§ 24a Abs. 2 lit. b):

Auch hier wird die Auflösung der Zollwache berücksichtigt und daher künftig auf Fahrzeuge der Finanzverwaltung abgestellt.

Zu Z 17 (§ 24a Abs. 2 lit. g):

Die Ausnahme wird nunmehr auf Fahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 90 km/h erweitert. Bisher war auf Fahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 85 km/h abgestellt.

Zu Z 18 (§ 28 Abs. 3 Z 1):

Vergleichbar der Regelung für Sattelanhänger ist bei Starrdeichselanhängern bei der Genehmigung auch die höchste zulässige Stützlast, die dann auf das Zugfahrzeug übertragen wird, festzusetzen.

Zu Z 19 (§ 28 Abs. 3):

Hier wird der besonderen Bauart der Starrdeichselanhänger Rechnung getragen und ausdrücklich geklärt, dass das höchste zulässige Gesamtgewicht als Summe der höchsten zulässigen Stützlast und der höchsten zulässigen Achslasten festzusetzen ist.

Zu Z 20 (§ 40 Abs. 1 lit. a):

Auch hier wird die Auflösung der Zollwache berücksichtigt und daher künftig auf Fahrzeuge der Finanzverwaltung abgestellt.

Zu Z 21 (§ 48 Abs. 1 Z 2):

Auch hier wird die Auflösung der Zollwache berücksichtigt und daher künftig auf Fahrzeuge der Finanzverwaltung abgestellt.

Zu Z 22 (§ 48 Abs. 4):

Auch hier wird die Auflösung der Zollwache berücksichtigt und daher künftig auf Fahrzeuge der Finanzverwaltung abgestellt.

Zu Z 23 (§ 57 Abs. 4):

Aufgrund der bisherigen Formulierung hatte der Landeshauptmann auf Antrag Ermächtigungen auszusprechen. Dies soll nunmehr eingeschränkt werden und eine Kann-Bestimmung geschaffen werden. Der Landeshauptmann soll von der Möglichkeit, private Stellen zur Abgabe von Gutachten im Rahmen der besonderen Überprüfung zu ermächtigen, dann Gebrauch machen, wenn zu erwarten ist, dass die gemäß § 125 bestellten Sachverständigen bzw. die Landesprüfstellen oder die Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge die erforderlichen Prüfungen nicht in ausreichendem Umfang abwickeln können. Im Sinne der Qualitätssicherung sollte die besondere Überprüfung in erster Linie auf behördliche Stellen beschränkt bleiben.

Zu Z 24 (§ 87 Abs. 1):

Auch hier wird die Auflösung der Zollwache berücksichtigt und daher künftig auf Fahrzeuge der Finanzverwaltung abgestellt.

Zu Z 25 (§ 101 Abs. 1 lit. a):

Vergleichbar der bisherigen Regelung betreffend Sattelzugfahrzeuge muss auch bei Kombinationen mit Starrdeichselanhängern eine besondere Berechnungsformel für das höchste zulässige Gesamtgewicht der Fahrzeugkombination festgesetzt werden. Auch hier ist die größere der höchsten zulässigen Stützlasten beider Fahrzeuge, wenn diese gleich sind, eine dieser Stützlasten, abzuziehen.

Zu Z 26 (§ 102 Abs. 10):

Hier wird für den Lenker von mehrspurigen Kraftfahrzeugen die Verpflichtung normiert, geeignete Warnkleidung, die der ÖNORM EN 471 zu entsprechen hat, mitzuführen und in bestimmten Situationen auch zu tragen. Auch in anderen europäischen Staaten (Italien, Spanien und Portugal) wurden vergleichbare Regelungen eingeführt.

Die ÖNORM EN 471 sieht mehrere Möglichkeiten von Warnkleidung vor, z.B. reflektierende Warnweste, Overall, Jacke, Hose oder auch nur Überwurf mit entsprechenden reflektierenden Streifen. Alle diese Kleidungsstücke, wenn sie der ÖNORM entsprechen, werden als geeignet angesehen. In der Regel werden aber Warnwesten verwendet werden.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit wird auch das bestimmungsgemäße Tragen (Anziehen) dieser Warnkleidung in bestimmten Situationen normiert. Dabei wird aber darauf Bedacht genommen, keine überschießenden Regelungen vorzunehmen. Es sollen lediglich die im Alltag üblicherweise auftretenden Standardfälle, wo sich der Lenker einer Gefährdung aussetzt bzw. aussetzen muss, erfasst werden.

Dies betrifft einerseits den Fall des § 89 Abs. 2 StVO 1960 beim Aufstellen der Warneinrichtung. Gemäß § 89 Abs. 2 erster Satz StVO 1960 hat der Lenker eines mehrspurigen Fahrzeuges, das auf einer Freilandstraße auf einer unübersichtlichen Straßenstelle, bei durch Witterung bedingter schlechter Sicht, Dämmerung oder Dunkelheit zum Stillstand gelangt ist, diesen Umstand unverzüglich den Lenkern anderer, auf dem verlegten Fahrstreifen herannahender Fahrzeuge durch das Aufstellen einer nach den kraftfahrrechtlichen Vorschriften genehmigten Warneinrichtung (Pannendreieck) anzuzeigen. Wenn das Pannendreieck aufzustellen ist, ist somit auch die Warnkleidung zu tragen.

Da das Aufstellen des Pannendreieckes aber nicht verpflichtend ist, wenn das Fahrzeug auf dem Pannestreifen einer Autobahn (oder Autostraße) angehalten werden muss, ist auch eine spezielle Vorschrift für Autobahnen und Autostraßen zu treffen. Bei diesen Straßen soll die Verpflichtung für den Lenker immer gelten, wenn er sich außerhalb des Fahrzeuges auf der Richtungsfahrbahn aufhält, so zB wenn er auf dem Pannestreifen zur nächsten Notrufsäule geht. Durch das Abstellen auf den Fall des § 46 Abs. 3 StVO 1960 (wenn das Fahrzeug auf der Autobahn wegen eines Gebrechens oder dergleichen angehalten werden muss, so ist es möglichst auf dem Pannestreifen abzustellen, ...) soll ausgedrückt werden, dass die Verpflichtung Warnkleidung zu tragen auf der Richtungsfahrbahn, aber nicht auch auf Autobahnparkplätzen gelten soll.

Zu Z 27 (§ 123 Abs. 2a):

Durch die Auflösung der Zollwache entfällt auch die bisher im § 123 Abs. 2a vorgesehene Mitwirkung an der Vollziehung des Kraftfahrzeuggesetzes.

Zu Z 28 (§ 132 Abs. 18):

Die Übergangsbestimmung hinsichtlich des Geschwindigkeitsbegrenzers entspricht den Vorgaben des Artikels 4 Abs. 2 lit. b der Richtlinie 2002/85/EG.

Zu Z 29 (§ 135 Abs. 14):

Die Bestimmung über den Geschwindigkeitsbegrenzer soll mit 1. Jänner 2005 in Kraft treten. Die neue Bestimmung über das Mitführen und Tragen von reflektierender Warnkleidung soll mit 1. Juli 2005 in Kraft treten, damit ausreichend Vorlaufzeit gegeben ist.

Textgegenüberstellung

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
§ 2. (1) Z 26b ...	§ 2. (1) Z 26b ...
	26c. Starrdeichselanhänger ein nicht unter Z 12, 25, 26 oder 26b fallender Anhänger mit einer Achse oder Achsgruppe, bei dem die winkelbewegliche Verbindung zum Zugfahrzeug über eine Zugeinrichtung (Deichsel) erfolgt, die nicht frei beweglich mit dem Fahrgestell verbunden ist und deshalb eine statische vertikale Last übertragen kann, und nach seiner Bauart ein Teil seines Gesamtgewichtes von dem Zugfahrzeug getragen wird;
§ 2. (1) Z 31	§ 2. (1) Z 31 ...
32. Gesamtgewicht das Gewicht des stillstehenden, fahrbereiten Fahrzeuges samt der Ladung, dem Lenker und allen gleichzeitig beförderten Personen;	32. Gesamtgewicht das Gewicht des stillstehenden, fahrbereiten Fahrzeuges samt der Ladung, dem Lenker und allen gleichzeitig beförderten Personen; das Gesamtgewicht eines Anhängers, ausgenommen Sattelanhänger und Starrdeichselanhänger; ergibt sich aus der von der Achse oder den Achsen des an das Zugfahrzeug angekuppelten beladenen Anhängers auf die Fahrbahn übertragenen Last;
§ 2. (1) Z 33a ...	§ 2. (1) Z 33a ...
33b. Höchste zulässige Anhängelast ist das größte tatsächliche Gewicht eines an ein Kraftfahrzeug anzukuppelnden Anhängers, mit dem das Kraftfahrzeug in den Mitgliedstaaten der EU zugelassen oder in Betrieb genommen werden kann. Bei Zentralachsanhängern oder Sattelanhängern ist die höchste zulässige Anhängelast das tatsächliche Gewicht des Anhängers abzüglich der tatsächlichen Stützlast am Kupplungspunkt; die Belastung des Kupplungspunktes muß vom Hersteller angegeben werden. Die höchste zulässige Anhängelast darf die technisch zulässige Anhängelast, angegeben vom Hersteller des Fahrzeuges, nicht übersteigen;	33b. Höchste zulässige Anhängelast ist das größte tatsächliche Gewicht eines an ein Kraftfahrzeug anzukuppelnden Anhängers, mit dem das Kraftfahrzeug in den Mitgliedstaaten der EU zugelassen oder in Betrieb genommen werden kann. Bei Zentralachsanhängern, Starrdeichselanhänger ist die höchste zulässige Anhängelast das tatsächliche Gewicht des Anhängers abzüglich der tatsächlichen Stützlast am Kupplungspunkt; die Belastung des Kupplungspunktes muss vom Hersteller angegeben werden. Die höchste zulässige Anhängelast darf die technisch zulässige Anhängelast, angegeben vom Hersteller des Fahrzeuges, nicht übersteigen;
§ 2. (1) Z 44 ...	§ 2. (1) Z 44 ..
45. unteilbare Ladung eine Ladung, die für die Zwecke der Beförderungen auf der Straße nicht ohne unverhältnismäßig hohe Kosten oder Schadensrisiken in zwei oder mehr Einzelladungen geteilt werden kann und die auf Grund ihrer Abmessungen oder Massen nicht von einem Fahrzeug, das in jeder Hinsicht den Vorschriften dieses Bundesgesetzes entspricht, befördert werden kann,	45. unteilbare Ladung eine Ladung, die für die Zwecke der Beförderungen auf der Straße nicht ohne unverhältnismäßig hohe Kosten oder Schadensrisiken in zwei oder mehr Einzelladungen geteilt werden kann und die auf Grund ihrer Abmessungen oder Massen nicht von einem Fahrzeug, das in jeder Hinsicht den Vorschriften dieses Bundesgesetzes entspricht, befördert werden kann, als unteilbar gelten auch zur unteil-

Geltende Fassung

§ 3. (1) Z 4.4. ...

§ 4. (1) bis (6) ...

(7) Das Gesamtgewicht eines Kraftwagens oder Anhängers darf nicht überschreiten:

1. bei Fahrzeugen mit zwei Achsen, ausgenommen Sattelanhänger,18 000 kg,

§ 4. (1) bis (7) Z 1 bis Z 5...

6. bei Einachsanhängern10 000 kg,

§ 4. (1) bis (7) Z 1 bis Z 6 ...

7. bei Anhängern mit mehr als zwei Achsen, ausgenommen Sattelanhänger,24 000 kg.

§ 4. (1) bis (7) Z 1 bis Z 7 ...

§ 4. (7a) Bei Kraftwagen mit Anhängern darf die Summe der Gesamtgewichte sowie die Summe der Achslasten 38 000 kg, im Vorlauf- und Nachlaufverkehr mit kranbaren Sattelanhängern 39 000 kg und mit Containern und Wechselaufbauten 42 000 kg nicht überschreiten. Bei in einem EU-Mitgliedstaat zugelassenen Kraftfahrzeug sind die im ersten Satz genannten Gewichte um 5 vH, gerundet auf volle tausend Kilogramm, zu erhöhen. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann auch mit anderen Staaten vereinbaren, daß die im zweiten Satz angeführte Regelung auch für in diesen Staaten zugelassene Kraftfahrzeuge gilt, sofern ein Verkehrsabkommen der EU mit diesen Staaten eine solche Maßnahme aus Gründen der Nichtdiskriminierung erforderlich macht und sofern Gegenseitigkeit gewährleistet ist. Die größte Länge von Kraftwagen mit Anhängern darf 18,75 m, von Sattelkraftfahrzeugen jedoch 16,5 m nicht überschreiten.

Vorgeschlagene Fassung

baren Ladung gehörende Ballastgewichte und Zubehör, sofern dieses 10 % des Gewichtes der unteilbaren Ladung nicht überschreitet;

§ 3. (1) Z 4.4. ...

4.5. Starrdeichselanhänger,

jeweils unterteilt in:

§ 4. (1) bis (6) ...

(7) Das Gesamtgewicht eines Kraftwagens oder Anhängers darf nicht überschreiten:

1. bei Fahrzeugen mit zwei Achsen, ausgenommen Sattelanhänger und Starrdeichselanhänger, 18 000 kg,

§ 4. (1) bis (7) Z 1 bis Z 5 ...

6. bei Einachsanhängern, ausgenommen Starrdeichselanhänger..... 10 000 kg,

§ 4. (1) bis (7) Z 1 bis Z 6 ...

7. bei Anhängern mit mehr als zwei Achsen, ausgenommen Sattelanhänger und Starrdeichselanhänger, 24 000 kg,

§ 4. (1) bis (7) Z 1 bis Z 7

8. bei landwirtschaftlichen Anhängern mit mehr als drei Achsen, mit denen eine Geschwindigkeit von 40 km/h nicht überschritten werden darf, 32 000 kg.

§ 4. (7a) Bei Kraftwagen mit Anhängern darf die Summe der Gesamtgewichte sowie die Summe der Achslasten 38 000 kg, im Vorlauf- und Nachlaufverkehr mit kranbaren Sattelanhängern 39 000 kg und mit Containern und Wechselaufbauten 42 000 kg und beim Transport von Rundholz aus dem Wald bis zum nächstgelegenen technisch geeigneten Verladebahnhof oder Verarbeitungsbetrieb, höchstens jedoch 100 km Luftlinie, wenn die hintere Achse des Anhängers mit Doppelbereifung ausgerüstet ist oder beide Fahrzeuge jeweils mehr als zwei Achsen haben, 42 000 kg nicht überschreiten. Bei in einem EU-Mitgliedstaat zugelassenen Kraftfahrzeug sind die im ersten Satz genannten Gewichte um 5 vH, gerundet auf volle tausend Kilogramm, zu erhöhen. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann auch mit anderen Staaten vereinbaren, dass die im zweiten Satz angeführte Regelung auch für in diesen Staaten zugelassene Kraftfahrzeuge gilt, sofern ein Verkehrsabkommen der EU mit diesen Staaten eine solche Maßnahme aus Gründen der Nichtdiskriminierung erforderlich macht und sofern Gegenseitigkeit gewährleistet ist. Die größte Länge von Kraftwagen mit Anhängern

Geltende Fassung

§ 11. (6) ...

(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.

§ 11. (8) ...

(9) Für die entnommene Probe gebührt keine Entschädigung.

Vorgeschlagene Fassung

gern darf 18,75 m, von Sattelkraftfahrzeugen jedoch 16,5 m nicht überschreiten.

§ 11. (6) ...

(7) Die Erzeuger, Importeure, Betreiber sowie Besitzer von Tankstellen und Beförderer im Sinne des Abs. 6 sowie ihre Stellvertreter, Bevollmächtigten und Beauftragten haben die Entnahme von Proben zu dulden. Die Erzeuger, Importeure, Betreiber sowie Besitzer von Tankstellen sind verpflichtet, dass ihre Stellvertreter, Bevollmächtigten oder Beauftragten von den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes betreffend die Probenziehung Kenntnis erhalten. Über Aufforderung der Behörde ist Auskunft über die Herkunft des Kraftstoffes zu erteilen. 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. Weigert sich der Erzeuger, Importeur, Betreiber sowie Besitzer von Tankstellen und Beförderer im Sinne des Abs. 6 sowie ihre Stellvertreter, Beauftragten oder ihre Bevollmächtigten, die nach diesem Bundesgesetz vorgesehenen Überwachungsmaßnahmen zu dulden, so können diese erzwungen werden. Dabei haben die Bundesgendarmerie und die Bundespolizeibehörden den nach diesem Bundesgesetz zuständigen Behörden und Organen über deren Ersuchen zur Sicherung der Ausübung der Kontrollbefugnisse im Rahmen ihres gesetzmäßigen Wirkungsbereiches Hilfe zu leisten.

§ 11. (8) ...

(9) Für die entnommene Probe gebührt keine Entschädigung. Über die Kosten für die Probennahme und die Untersuchung der Proben wird seitens des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft dem beprobten Erzeuger oder Importeur, dem Betreiber sowie Besitzer der beprobten Tankstelle oder dem beprobten Beförderer von Kraftstoffen mittels Bescheid abgesprochen. Die eingehobenen Kostenersätze sind zweckgebunden für den Aufwand der Probenziehung und Auswertung durch das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zu vereinnahmen. Die Kostenersätze werden, soweit dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft seit dem 11. Juli 2003 Auslagen erwachsen sind, rückwirkend zweckgebunden. Eine für weitere Untersuchungen ausreichende Referenzmenge der gezogenen Probe ist im Falle des Nichtentsprechens der Probe für den Beprobten bis drei Monate nach der Verständigung über das Nichtentsprechen beim durch das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt

Geltende Fassung

§ 16. (1) Für Anhänger gelten die Bestimmungen des § 14 über die hinteren Leuchten und Rückstrahler; die Rückstrahler müssen jedoch von den Lichtaustrittsflächen der Leuchten getrennt sein, die Form eines gleichseitigen Dreiecks haben und so angebracht sein, daß eine Spitze des Dreiecks nach oben gerichtet ist. Anhänger, deren größte Breite 80 cm nicht übersteigt und die dazu bestimmt sind, mit einspurigen Krafträdern gezogen zu werden, müssen mit nur einer der sonst für Anhänger vorgeschriebenen Leuchten ausgerüstet sein. Diese Rückstrahler müssen auch dann mit dem Fahrzeug dauernd fest verbunden sein, wenn die hinteren Leuchten auf einem Leuchtenträger (§ 14 Abs. 9 lit. c) angebracht sind; werden sie durch den Leuchtenträger verdeckt, so müssen auch auf diesem Rückstrahler angebracht sein.

§ 20. (1) lit. c ...

d) bei Fahrzeugen, die zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes bestimmt sind, bei Fahrzeugen, die im Bereich des militärischen Eigenschutzes sowie der Militärstreife zur Verwendung kommen oder zur Verwendung von Organen der Zollwache bestimmt sind, bei Feuerwehrfahrzeugen und Fahrzeugen des Rettungsdienstes im Besitz von Gebietskörperschaften oder des österreichischen Roten Kreuzes sowie bei Fahrzeugen, die für die Entstörung von Richtfunk- und Koaxialkabelanlagen der BOS-Netze (Behörden und Organisationen mit Sicherheitsfunktionen) bestimmt sind, Scheinwerfer und Warnleuchten mit blauem Licht;

§ 24. (1) bis (2) lit. a ...

b) Mannschaftstransportfahrzeuge und Wasserwerfer (§ 3 Z. 3 des Waffengebrauchsgesetzes 1969, BGBl. Nr. 149), die zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Zollwache bestimmt sind, sowie Heeresmannschaftstransportfahrzeuge und

§ 24a. (1) Lastkraftwagen und Sattelzugfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12 000 kg sowie Omnibusse mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 10 000 kg müssen mit geeigneten Geschwindigkeitsbegrenzern ausgerüstet sein, die durch die Steuerung der Kraftstoffzufuhr zum Motor die Höchstgeschwindigkeit auf einen bestimmten Wert

Vorgeschlagene Fassung

und Wasserwirtschaft herangezogenen Sachverständigen erhältlich.

§ 16. (1) Für Anhänger gelten die Bestimmungen des § 14 über die hinteren Leuchten und Rückstrahler. Nebelschlussleuchten und Rückfahrcheinwerfer sind für Anhänger, die dazu bestimmt sind, mit Zugmaschinen gezogen zu werden, jedoch nicht erforderlich. Die Rückstrahler müssen von den Lichtaustrittsflächen der Leuchten getrennt sein, die Form eines gleichseitigen Dreiecks haben und so angebracht sein, dass eine Spitze des Dreiecks nach oben gerichtet ist. Anhänger, deren größte Breite 80 cm nicht übersteigt und die dazu bestimmt sind, mit einspurigen Krafträdern gezogen zu werden, müssen mit nur einer der sonst für Anhänger vorgeschriebenen Leuchten ausgerüstet sein. Diese Rückstrahler müssen auch dann mit dem Fahrzeug dauernd fest verbunden sein, wenn die hinteren Leuchten auf einem Leuchtenträger (§ 14 Abs. 9 lit. c) angebracht sind; werden sie durch den Leuchtenträger verdeckt, so müssen auch auf diesem Rückstrahler angebracht sein.

§ 20. (1) lit. c ...

d) bei Fahrzeugen, die zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes bestimmt sind, bei Fahrzeugen, die im Bereich des militärischen Eigenschutzes sowie der Militärstreife zur Verwendung kommen oder zur Verwendung von Organen der Finanzverwaltung (Zollverwaltung) bestimmt sind, bei Feuerwehrfahrzeugen und Fahrzeugen des Rettungsdienstes im Besitz von Gebietskörperschaften oder des österreichischen Roten Kreuzes sowie bei Fahrzeugen, die für die Entstörung von Richtfunk- und Koaxialkabelanlagen der BOS-Netze (Behörden und Organisationen mit Sicherheitsfunktionen) bestimmt sind, Scheinwerfer und Warnleuchten mit blauem Licht;

§ 24. (1) bis (2) lit. a ...

b) Mannschaftstransportfahrzeuge und Wasserwerfer (§ 3 Z. 3 des Waffengebrauchsgesetzes 1969, BGBl. Nr. 149), die zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Finanzverwaltung bestimmt sind, sowie Heeresmannschaftstransportfahrzeuge und

§ 24a. (1) Fahrzeuge der Klassen M2, M3, N2 und N3 jeweils mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h sowie von solchen Fahrzeugen abgeleitete Gelenkkraftfahrzeuge, Spezialkraftwagen und selbstfahrende Arbeitsmaschinen müssen mit geeigneten Geschwindigkeitsbegrenzern ausgerüstet sein, die die Höchstgeschwindigkeit auf einen bestimmten Wert begrenzen. Bei Fahrzeugen der

Geltende Fassung

begrenzen. Dieser beträgt für Omnibusse 100 km/h, für Lastkraftwagen und Sattelzugfahrzeuge 85 km/h.

§ 24a. (1) bis (2) lit. a ...

- b) Kraftfahrzeuge, die zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Zollwache bestimmt sind,

§ 24a. (1) bis (2) lit. a

- g) Lastkraftwagen und Sattelzugfahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 85 km/h.

§ 28. (1) und (2) ...

(3) Bei der Genehmigung sind festzusetzen:

1. das höchste zulässige Gesamtgewicht, bei Sattelzugfahrzeugen und Sattelanhängern auch die höchste Sattellast,

§ 28. (2)...

(3) Bei der Genehmigung sind festzusetzen:

1. das höchste zulässige Gesamtgewicht, bei Sattelzugfahrzeugen und Sattelanhängern auch die höchste Sattellast,
2. die höchsten zulässigen Achslasten,
3. die größte Anzahl der Personen, die mit dem Fahrzeug und die auf jeder einzelnen Sitzbank befördert werden dürfen,
4. 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.

Das in lit. a angeführte höchste zulässige Gesamtgewicht und die höchste zulässige Sattellast sowie die in lit. b angeführten höchsten zulässigen Achslasten sind der Bauart des Fahrzeuges entsprechend festzusetzen, höchstens jedoch mit den im § 4 Abs. 7 bis 8a angeführten Werten.

Vorgeschlagene Fassung

Klassen M2 und M3 muss der Geschwindigkeitsbegrenzer so eingestellt sein, dass eine Geschwindigkeit von 100 km/h nicht überschritten werden kann. Bei den anderen Fahrzeugen muss der Geschwindigkeitsbegrenzer so eingestellt sein, dass eine Geschwindigkeit von 90 km/h nicht überschritten werden kann.

§ 24a. (1) bis (2) lit. a ...

- b) Kraftfahrzeuge, die zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Finanzverwaltung bestimmt sind,

§ 24a. (1) bis (2) lit. a ...

- g) Fahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 90 km/h.

§ 28. (1) und (2) ...

(3) Bei der Genehmigung sind festzusetzen:

1. das höchste zulässige Gesamtgewicht, bei Sattelzugfahrzeugen und Sattelanhängern auch die höchste Sattellast, bei Starrdeichselanhängern auch die höchste zulässige Stützlast,

§ 28. (2)...

(3) Bei der Genehmigung sind festzusetzen:

1. das höchste zulässige Gesamtgewicht, bei Sattelzugfahrzeugen und Sattelanhängern auch die höchste Sattellast, bei Starrdeichselanhängern auch die höchste zulässige Stützlast,
2. die höchsten zulässigen Achslasten,
3. die größte Anzahl der Personen, die mit dem Fahrzeug und die auf jeder einzelnen Sitzbank befördert werden dürfen,
4. 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.

Das in lit. a angeführte höchste zulässige Gesamtgewicht und die höchste zulässige Sattellast sowie die in lit. b angeführten höchsten zulässigen Achslasten sind der Bauart des Fahrzeuges entsprechend festzusetzen, höchstens jedoch mit den im § 4 Abs. 7 bis 8a angeführten Werten. Bei Starrdeichselanhängern ist das höchste zulässige Gesamtgewicht als Summe der höchsten zulässigen Stützlast und der

Geltende Fassung

§ 40. (1)

- a) bei Fahrzeugen, die zur Verwendung für den Bundespräsidenten, die Präsidenten des Nationalrates, die Vorsitzenden des Bundesrates, die Mitglieder der Bundesregierung, die Staatssekretäre, die Mitglieder der Volksanwaltschaft, den Präsidenten oder Vizepräsidenten des Verfassungsgerichtshofes und Verwaltungsgeschichtshofes oder des Obersten Gerichtshofes, den Präsidenten des Rechnungshofes sowie zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes, der Zollwache, der Justizwache oder der Post bestimmt sind, sowie für Heeresfahrzeuge als dauernder Standort Wien,

§ 48. (1) Z 1 ...

2. die zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes, der Zollwache, der Justizwache, des Bundesheeres oder der Finanzstrafbehörden bestimmt sind,

§ 48. (1) bis (3) ...

(4) Die Kennzeichen müssen aus lateinischen Buchstaben und arabischen Ziffern bestehen. Das Kennzeichen muss mit einem oder zwei Buchstaben als Bezeichnung der Behörde, in deren örtlichem Wirkungsbereich das Fahrzeug zugelassen ist, beginnen. Bei Kennzeichen für die im § 40 Abs. 1 angeführten Fahrzeuge kann die Bezeichnung der Behörde entfallen. Das Kennzeichen hat weiters, sofern es kein Deckkennzeichen gemäß Abs. 1 ist, bei Fahrzeugen, die zur Verwendung im Bereiche des öffentlichen Sicherheitsdienstes, der Zollwache, der Justizwache oder der Post bestimmt sind, sowie bei Heeresfahrzeugen und bei den im § 54 Abs. 3 und Abs. 3a lit. a und b angeführten Fahrzeugen an Stelle der Bezeichnung der Behörde die Bezeichnung des sachlichen Bereiches zu enthalten. Der Bezeichnung der Behörde, oder, wenn diese entfällt, des sachlichen Bereiches, hat das Zeichen zu folgen, unter dem das Fahrzeug bei der Behörde vorgemerkt ist.

§ 57. (1) bis (3) ...

(4) Der Landeshauptmann hat für seinen örtlichen Wirkungsbereich auf Antrag Ziviltechniker des einschlägigen Fachgebietes, Vereine oder zur Reparatur von Kraftfahrzeugen oder Anhängern berechnigte Gewerbetreibende, die hinreichend über hiezu geeignetes, die Voraussetzungen des § 125 Abs. 2 Z 2 erfüllen

Vorgeschlagene Fassung

höchsten zulässigen Achslast(en) festzusetzen.

§ 40. (1)

- a) bei Fahrzeugen, die zur Verwendung für den Bundespräsidenten, die Präsidenten des Nationalrates, die Vorsitzenden des Bundesrates, die Mitglieder der Bundesregierung, die Staatssekretäre, die Mitglieder der Volksanwaltschaft, den Präsidenten oder Vizepräsidenten des Verfassungsgerichtshofes und Verwaltungsgeschichtshofes oder des Obersten Gerichtshofes, den Präsidenten des Rechnungshofes sowie zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes, der Finanzverwaltung, der Justizwache oder der Post bestimmt sind, sowie für Heeresfahrzeuge als dauernder Standort Wien,

§ 48. (1) Z 1 ...

2. die zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes, der Finanzverwaltung, der Justizwache, des Bundesheeres oder der Finanzstrafbehörden bestimmt sind,

§ 48. (1) bis (3) ...

(4) Die Kennzeichen müssen aus lateinischen Buchstaben und arabischen Ziffern bestehen. Das Kennzeichen muss mit einem oder zwei Buchstaben als Bezeichnung der Behörde, in deren örtlichem Wirkungsbereich das Fahrzeug zugelassen ist, beginnen. Bei Kennzeichen für die im § 40 Abs. 1 angeführten Fahrzeuge kann die Bezeichnung der Behörde entfallen. Das Kennzeichen hat weiters, sofern es kein Deckkennzeichen gemäß Abs. 1 ist, bei Fahrzeugen, die zur Verwendung im Bereiche des öffentlichen Sicherheitsdienstes, der Finanzverwaltung, der Justizwache oder der Post bestimmt sind, sowie bei Heeresfahrzeugen und bei den im § 54 Abs. 3 und Abs. 3a lit. a und b angeführten Fahrzeugen an Stelle der Bezeichnung der Behörde die Bezeichnung des sachlichen Bereiches zu enthalten. Der Bezeichnung der Behörde, oder, wenn diese entfällt, des sachlichen Bereiches, hat das Zeichen zu folgen, unter dem das Fahrzeug bei der Behörde vorgemerkt ist.

§ 57. (1) bis (3) ...

(4) Der Landeshauptmann kann für seinen örtlichen Wirkungsbereich auf Antrag Ziviltechniker des einschlägigen Fachgebietes, Vereine oder zur Reparatur von Kraftfahrzeugen oder Anhängern berechnigte Gewerbetreibende, die hinreichend über hiezu geeignetes, die Voraussetzungen des § 125 Abs. 2 Z 2 erfüllen

Geltende Fassung

des Personal und die erforderlichen Einrichtungen verfügen, zur Abgabe von Gutachten für die besondere Überprüfung zu ermächtigen. Die Ermächtigung darf nur vertrauenswürdigen Personen verliehen werden. Der ermächtigte Ziviltechniker, 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 sinnvoller 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.

§ 87. (1) Omnibusse müssen so gebaut, ausgerüstet und ausgestattet sein, daß ihre Verkehrs- und Betriebssicherheit in dem für die Anzahl der zu befördernden Personen erforderlichen Maß gewährleistet ist. Ihr Aufbau muß aus für Omnibusse geeigneten und widerstandsfähigen Baustoffen bestehen, die bei Unfällen keine schweren körperlichen Verletzungen erwarten lassen. Omnibusse müssen so beschaffen sein, daß die Abmessungen und die Anordnung der Türöffnungen, der Gänge und der Sitz- und Stehplätze sowie die Höhe des Innenraumes ein rasches Aussteigen der beförderten Personen ermöglichen. Das rasche Verlassen des Innenraumes muß auch durch entsprechende Notausstiege gewährleistet sein. Kraftstoffbehälter und Kraftstoffleitungen dürfen nicht im Innenraum liegen. Der Innenraum muß gut lüftbar und mit einem gleitsicheren Bodenbelag und ausreichenden Leuchten ausgerüstet sein. Der Innenraum muß gegen das Eindringen von Staub, Rauch und Dämpfen geschützt sein; dies gilt jedoch nicht für Mannschaftstransportfahrzeuge (§ 2 Z. 29), die zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Zollwache bestimmt sind, für Heeresmannschaftstransportfahrzeuge sowie für Mannschaftstransportfahrzeuge, die ausschließlich oder vorwiegend zur Verwendung für Feuerwehren bestimmt sind.

§ 101. (1)

- a) das höchste zulässige Gesamtgewicht, die höchsten zulässigen Achslasten und die größte Breite des Fahrzeuges sowie die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte eines Kraftfahrzeuges mit Anhänger, bei Sattelkraftfahrzeugen abzüglich der größeren der höchsten zulässigen Sattellasten beider Fahrzeuge, wenn diese gleich sind, einer dieser Sattellasten,

Vorgeschlagene Fassung

des Personal und die erforderlichen Einrichtungen verfügen, zur Abgabe von Gutachten für die besondere Überprüfung ermächtigen, wenn zu erwarten ist, dass die gemäß § 125 bestellten Sachverständigen (Landesprüfstelle) oder die Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge die erforderlichen Prüfungen nicht in ausreichendem Umfang abwickeln können werden. Die Ermächtigung darf nur vertrauenswürdigen Personen verliehen werden. Der ermächtigte Ziviltechniker, 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 sinnvoller 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.

§ 87. (1) Omnibusse müssen so gebaut, ausgerüstet und ausgestattet sein, dass ihre Verkehrs- und Betriebssicherheit in dem für die Anzahl der zu befördernden Personen erforderlichen Maß gewährleistet ist. Ihr Aufbau muss aus für Omnibusse geeigneten und widerstandsfähigen Baustoffen bestehen, die bei Unfällen keine schweren körperlichen Verletzungen erwarten lassen. Omnibusse müssen so beschaffen sein, dass die Abmessungen und die Anordnung der Türöffnungen, der Gänge und der Sitz- und Stehplätze sowie die Höhe des Innenraumes ein rasches Aussteigen der beförderten Personen ermöglichen. Das rasche Verlassen des Innenraumes muss auch durch entsprechende Notausstiege gewährleistet sein. Kraftstoffbehälter und Kraftstoffleitungen dürfen nicht im Innenraum liegen. Der Innenraum muss gut lüftbar und mit einem gleitsicheren Bodenbelag und ausreichenden Leuchten ausgerüstet sein. Der Innenraum muss gegen das Eindringen von Staub, Rauch und Dämpfen geschützt sein; dies gilt jedoch nicht für Mannschaftstransportfahrzeuge (§ 2 Z. 29), die zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Finanzverwaltung bestimmt sind, für Heeresmannschaftstransportfahrzeuge sowie für Mannschaftstransportfahrzeuge, die ausschließlich oder vorwiegend zur Verwendung für Feuerwehren bestimmt sind.

§ 101. (1)

- a) das höchste zulässige Gesamtgewicht, die höchsten zulässigen Achslasten und die größte Breite des Fahrzeuges sowie die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte eines Kraftfahrzeuges mit Anhänger, bei Starrdeichselanhängern abzüglich der größeren der höchsten zulässigen Stützlasten beider Fahrzeuge, wenn diese gleich sind,

Geltende Fassung

durch die Beladung nicht überschritten werden,

§ 102. (1) bis (9) ...

(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. Der Lenker hat bei Kraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3 500 kg ausgenommen Fahrzeuge der Klasse M1 und bei anderen als leichten Anhängern pro Fahrzeug jeweils mindestens einen Unterlegkeil mitzuführen.

§ 123. (1) bis (2)...

(2a) An der Vollziehung dieses Bundesgesetzes durch die Bezirksverwaltungsbehörden, Bundespolizeibehörden und den Landeshauptmann haben in Wahrnehmung der ihnen sonst obliegenden Aufgaben die Organe der Zollwache in gleichem Umfang wie die Bundesgendarmarie (Abs. 2) mitzuwirken. Die nach diesem Bundesgesetz bestehenden Verpflichtungen gegenüber den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht und die diesen zukommenden Rechte gelten in gleichem Umfang auch für die Organe der Zollwache.

§ 132. (1) bis (17) ...

Vorgeschlagene Fassung

einer dieser Stützlasten, bei Sattelfahrzeugen abzüglich der größten der höchsten zulässigen Sattellasten beider Fahrzeuge, wenn diese gleich sind, einer dieser Sattellasten durch die Beladung nicht überschritten werden,

§ 102. (1) bis (9) ...

(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 und eine geeignete, der ÖNORM EN 471 entsprechende Warnkleidung mit weiß retroreflektierenden Streifen mitzuführen. Der Lenker hat diese Warnkleidung im Falle des § 89 Abs. 2 StVO 1960 beim Aufstellen der Warneinrichtung oder im Falle des § 46 Abs. 3 StVO 1960, wenn er sich auf einer Autobahn oder Autostraße außerhalb des Fahrzeuges aufhält, in bestimmungsgemäßer Weise zu tragen. Der Lenker hat bei Kraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3 500 kg ausgenommen Fahrzeuge der Klasse M1 und bei anderen als leichten Anhängern pro Fahrzeug jeweils mindestens einen Unterlegkeil mitzuführen.

§ 123. (1) bis (2) ...

(2a) entfällt

§ 132. (1) bis (17) ...

(18) Fahrzeuge, die bereits vor dem 1. Jänner 2005 zugelassen worden sind, sind von den Bestimmungen des § 24a Abs. 1 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/2004, ausgenommen. Diese müssen aber den bisherigen Bestimmungen entsprechen. Fahrzeuge der Klasse M2 und M3 mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 5 000 kg, jedoch nicht mehr als 10 000 kg sowie Fahrzeuge der Klasse N2, die zwischen dem 1. Oktober 2001 und dem 1. Jänner 2005 erstmals zum Verkehr zugelassen worden sind, müssen dem § 24a Abs. 1 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/2004 ab 1. Jänner 2006, wenn die Fahrzeuge sowohl im innerstaatlichen als auch im grenzüber-

Geltende Fassung

§ 135. (1) bis (13) ...

Vorgeschlagene Fassung

schreitenden Verkehr eingesetzt werden und ab 1. Jänner 2007, wenn die Fahrzeuge ausschließlich im innerstaatlichen Verkehr eingesetzt werden, entsprechen.

§ 135. (1) bis (13) ...

(14) § 24a Abs. 1 und § 24a Abs. 2 lit. g in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/2004 tritt mit 1. Jänner 2005 in Kraft. § 102 Abs. 10 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/2004 tritt mit 1. Juli 2005 in Kraft.