

Vorblatt

Probleme:

Gemäß Artikel 8 der Richtlinie 98/70/EG über die Qualität von Otto- und Dieselkraftstoffen muss eine Überwachung der festgelegten Kraftstoffspezifikationen erfolgen.

Die Richtlinie 2000/30/EG über technische Unterwegskontrollen von Nutzfahrzeugen muss umgesetzt werden.

Das nationale Verkehrssicherheitsprogramm sieht auch Verbesserungen im Bereich der Beladung von Fahrzeugen und der Ladungssicherung vor. Die Sturzhelmpflicht gilt derzeit nicht für motorradähnliche Vierradfahrzeuge.

Ziele:

Verwirklichung dieser Vorhaben durch Änderung der relevanten Bestimmungen des Kraftfahrgesetzes.

Inhalt:

Umsetzung der Richtlinie 2000/30/EG im § 58. Regelung der Kostentragung bei Kraftstoffuntersuchungen. Übertragung der Ausnahmegenehmigungen an die Landeshauptmänner. Schaffung von Vorschriften über Ladungssicherung im § 101. Im übrigen siehe die folgenden Erläuterungen.

Alternativen:

Die angestrebten Ziele können nur durch eine entsprechende Adaptierung der kraftfahrrichtlichen Bestimmungen erreicht werden.

Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Keine.

Finanzielle Auswirkungen:

Durch die Überwälzung der Kraftstoff-Untersuchungskosten auf den Erzeuger, Importeur, Tankstelle oder Beförderer kann mit geringfügigen Mehrkosten von unter 0,01 Cent pro Liter verkauftem Kraftstoff gerechnet werden. Im übrigen siehe die Darstellung in den Erläuterungen.

Durch die Änderung des § 34 geht die Zuständigkeit zur Erteilung von Ausnahmegenehmigungen für einzelne Fahrzeuge auf den Landeshauptmann über. Tatsächlicher Mehraufwand ist für die Länder damit aber nicht verbunden, da auch bisher schon weitgehende Delegierungen an die Landeshauptmänner erfolgt sind. In den Fällen, in denen die Erteilung der Ausnahmegenehmigung dem Bundesminister vorbehalten war, musste der entsprechende Akt vom Landeshauptmann dem Bundesminister zur Entscheidung vorgelegt werden. Dieser Aufwand für die Übermittlung des Aktes fällt nunmehr weg und der Landeshauptmann kann im Zuge der Einzelgenehmigung erforderlichenfalls auch eine Aannahmegenehmigung erteilen.

Die Umsetzung der Richtlinie 2000/30/EG ist insofern mit Aufwand verbunden, als über die- auch derzeit schon durchgeführten - Kontrollen an Ort und Stelle Berichte auszustellen sind und auch der Kommission zu berichten ist. Dieser Aufwand ist derzeit nicht quantifizierbar, da er von der Intensität der Überwachung abhängig ist. Da dieser Aufwand aber auf die umzusetzende Richtlinie 2000/30/EG zurückgeht, fällt dies nicht unter den Konsultationsmechanismus.

Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Die beabsichtigten Regelungen stehen nicht im Widerspruch zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union. Im § 58 wird die Richtlinie 2000/30/EG umgesetzt (CELEX-Nr.: 302L0030).

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfes:

In Umsetzung des nationalen Verkehrssicherheitsprogrammes werden die Vorschriften über Beladung von Fahrzeugen und Ladungssicherung verbessert. Weiters soll die Sturzhelmpflicht auch auf bestimmte motorradähnliche Vierradfahrzeuge ausgedehnt werden. Dem Problem der Abstimmung des höchsten zulässigen Gewichtes eines Anhängers auf das jeweilige Eigengewicht des Zugfahrzeuges soll durch eine unbürokratische Lösung begegnet werden. Bei der Genehmigung wird eine Bandbreite des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes festgelegt und bei der Zulassung wird das jeweils benötigte konkrete höchste zulässige Gesamtgewicht festgelegt. Die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen wird auf die Landeshauptmänner übertragen und die Richtlinie 2000/30/EG über die technische Umterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen wird umgesetzt.

Weiters erfolgen Anpassungen an das Gefahrgutbeförderungsgesetz und es soll die Möglichkeit der Kosteneinhebung seitens des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zur Abdeckung der Selbstkosten für Probenahme und Untersuchung der gemäß Artikel 8 der Richtlinie 98/70/EG über die Qualität von Otto- und Diesekraftstoffen notwendigen Überwachung der festgelegten Kraftstoffspezifikationen geschaffen werden.

Finanzielle Auswirkungen:

In Zukunft müssen auf der Basis der europäischen Vorgaben mindestens 50 Proben pro Kraftstoffsorte und Saison (Halbjahr) gezogen werden. Dies würde bedeuten: jährlich 100 Proben für Diesel, für Normalbenzin und für Eurosупer. Für Super Plus könnte die derzeitige Probenzahl von 40 pro Jahr beibehalten werden, da der Gesamtabsatz derzeit sehr gering ist. Insgesamt wären damit rund 340 Proben jährlich zu ziehen und zu analysieren. Zusätzlich sollten zumindest auch 40 Biodieselproben pro Jahr untersucht werden. Die Kosten für dieses von der EU geforderte Untersuchungsausmaß werden nach ersten Schätzungen seitens des UBA rund 350.000 € pro Jahr betragen. Es ist damit mit geringfügigen Mehrkosten von jedenfalls unter 0,01 Cent pro Liter verkauftem Kraftstoff zu rechnen. Pro auszuwertender Probe wären, je nach Kraftstoffart, rund 750 bis 1100 € weiterzuverrechnen. Ein finanzieller Mehraufwand für die Länder ist nicht gegeben, da das Kraftstoffmonitoring gemäß Artikel 8 der Richtlinie 98/70/EG über die Qualität von Otto- und Diesekraftstoffen seitens des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft sowie die von diesem herangezogenen Sachverständigen durchgeführt wird. Die gegenständliche Änderung des KFG fällt deshalb nicht unter den Konsultationsmechanismus.

Durch die Änderung im § 28 Abs. 3 entfällt der Aufwand, notwendige Adaptierungen des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes eines Anhängers durch die Genehmigungsbehörden vornehmen zu lassen, wodurch diese entlastet werden. Wie hoch dieses Einsparungspotenzial betragsmäßig tatsächlich ist, kann aber nicht quantifiziert werden.

Kompetenzgrundlage:

In kompetenzrechtlicher Hinsicht stützt sich das im Entwurf vorliegende Bundesgesetz auf Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG ("Kraftfahrwesen.")

Besonderer Teil

Zu Art. 1 Z 1 (§ 11 Abs. 9):

Gemäß § 11 Abs. 6 KFG sind die Organe der Behörde und des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft sowie die von diesen herangezogenen Sachverständigen berechtigt, Kraftstoffe zu kontrollieren. Die Kontrolle hat durch Entnahme von Proben beim Erzeuger oder Importeur sowie bei der Tankstelle oder beim Beförderer von Kraftstoffen zu erfolgen.

Für die entnommene Probe gebührt bereits derzeit keine Entschädigung.

In Zukunft muss aufgrund der Vorgaben des Artikels 8 der Richtlinie 98/70/EG diese Untersuchung intensiviert werden (Kraftstoffmonitoring). Es soll daher auch eine ausdrückliche Regelung betreffend die Kostentragung und Kosteneinhebung für diese Untersuchungen in den § 11 Abs. 9 KFG aufgenommen werden.

Weiters wird die Aufbewahrungszeit für die Referenzprobe geregelt.

Zu Art. 1 Z 2 (§ 18 Abs. 1):

Bei Fahrzeugen der Klasse M1 ist die dritte mittlere Bremsleuchte aufgrund der ECE-Regelung Nr. 48 mittlerweile verbindlich. Daher muss das auch im § 18 verankert werden. Es wird aber keine Nachrüstungsverpflichtung für bereits genehmigte Fahrzeuge vorgesehen.

Zu Art. 1 Z 3 (§ 27 Abs. 2):

Durch die Änderung des § 28 Abs. 3 wird die Möglichkeit geschaffen, bei bestimmten Fahrzeugen eine Bandbreite für das höchste zulässige Gesamtgewicht festzulegen (siehe zu Z 4). Dies muss auch im § 27 Abs. 2 berücksichtigt werden. Bei den in Frage kommenden Fahrzeugen (Sattelzugfahrzeuge und Anhänger der Klasse O1 und O2) soll es daher ausreichen, wenn hinsichtlich des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes die jeweilige Bandbreite an der rechten Außenseite angeschrieben ist.

Zu Art. 1 Z 4 (§ 28 Abs. 3):

Durch die Anfügung eines neuen letzten Satzes wird die Möglichkeit eröffnet, bei der Genehmigung für das höchste zulässige Gesamtgewicht eine bestimmte Bandbreite anzugeben. Dies ist auch in EU-Richtlinien so vorgesehen. Innerhalb dieser Bandbreite wird dann das jeweils aktuelle höchste zulässige Gesamtgewicht von der Behörde oder der Zulassungsstelle auf Antrag festgesetzt und in den Zulassungsschein eingetragen. Dies ermöglicht eine flexible Vorgangsweise bei den häufig vorkommenden notwendigen Adaptierungen des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes von Anhängern im Hinblick auf die einzuhaltende Gewichtsrelation zum Zugfahrzeug. In Zukunft ist keine Befassung der Einzelgenehmigungsbehörde für eine Änderung des Genehmigungsdokumentes notwendig, sondern bei der Zulassungsstelle kann das im Hinblick auf ein geändertes Zugfahrzeug erforderliche neue höchste zulässige Gesamtgewicht des Anhängers innerhalb der vorgegebenen Bandbreite ausgewählt und festgelegt werden.

Zu Art. 1 Z 5 (§ 29 Abs. 3 letzter Satz):

Mit dieser Änderung werden die technischen Untersuchungen und die Zulassungsbescheinigung gemäß geltendem ADR berücksichtigt.

Zu Art. 1 Z 6 (§ 29 Abs. 5 letzter Satz):

Mit dieser Änderung wird die Zulassungsbescheinigung und deren Inhalt gemäß geltendem ADR berücksichtigt.

Zu Art. 1 Z 7 (§ 31 Abs. 2 letzter Satz):

Mit dieser Änderung werden die technischen Untersuchungen und die Zulassungsbescheinigung gemäß geltendem ADR berücksichtigt.

Zu Art. 1 Z 8 (§ 31 Abs. 4 zweiter Satz):

Mit dieser Änderung wird die Zulassungsbescheinigung und deren Inhalt gemäß geltendem ADR berücksichtigt.

Zu Art. 1 Z 9 (§ 33 Abs. 5 letzter Satz):

Mit dieser Änderung wird berücksichtigt, dass Änderungen von Vorschriften andere Eintragungen vorsehen können, die zwar nicht notwendigerweise in bereits ergangene Bescheide nachzutragen sind, bei Bedarf aber nachgetragen werden dürfen.

Zu Art. 1 Z 10 (§ 34):

Mit dieser Änderung wird die Zuständigkeit zur Erteilung von Ausnahmegenehmigungen für einzelne Fahrzeuge auf den Landeshauptmann übertragen. In Zukunft kann der Landeshauptmann daher im eigenen Namen entscheiden und Delegierungen sind nicht mehr erforderlich.

Zu Art. 1 Z 11 (§ 41 Abs. 3a):

Mit dieser Änderung wird die Zulassungsbescheinigung gemäß geltendem ADR sowie der Umstand berücksichtigt, dass deren Ausstellung auch bei bereits vorhandener kraftfahrrichtlicher Zulassung erfolgen kann.

Zu Art. 1 Z 12 (§ 47 Abs. 2a):

Die Standard-Auskunftserteilung (Schädigung mit Fahrzeug) erfolgt gemäß § 31a KHVG durch den Fachverband der Versicherungsunternehmen. Die Auskunftsmöglichkeit gemäß § 47 Abs. 2a hat nur mehr subsidiären Charakter. Dies soll nunmehr auch im Gesetzestext seinen Niederschlag finden, um zu ver-

meiden, dass sich Personen nach Einrichtung des Versicherungsregisters weiterhin an die Behörde wenden, obwohl es sich um eine unter § 31a Abs. 4 KHVG fallende Auskunft handelt.

Zu Art. 1 Z 13 (§ 56 Abs. 1b):

Die Richtlinie 2000/30/EG enthält in Artikel 7 Abs. 2 die Möglichkeit, bei festgestellten Mängeln an gebietsfremden Fahrzeugen die zuständigen Behörden des Zulassungsstaates um entsprechende Maßnahmen (Durchführung einer technischen Überprüfung) zu ersuchen. Die Anordnung einer besonderen Überprüfung aufgrund eines Ersuchens einer ausländischen Behörde wird nunmehr im § 56 verankert

Zu Art. 1 Z 14 (§ 57a Abs. 1 letzte drei Sätze):

Mit dieser Änderung wird die Zulassungsbescheinigung gemäß geltendem ADR sowie der Umstand berücksichtigt, dass deren Verlängerung gemäß ADR nicht nur durch Verwendung der entsprechenden Rubrik auf der Rückseite der Bescheinigung sondern auch durch Neuausstellung der Bescheinigung erfolgen darf.

Zu Art. 1 Z 15 (§ 58 Abs. 2a und 2b):

In den neuen Absätzen wird die Richtlinie 2000/30/EG über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die in der Gemeinschaft am Straßenverkehr teilnehmen, ABI. Nr. L 203 vom 10. 8. 2000, S 1, umgesetzt. Fahrzeugprüfungen an Ort und Stelle finden gemäß § 58 auch derzeit schon statt. Die Richtlinie standardisiert diese Kontrollen und sieht die Ausstellung von Prüfberichten vor. Weiters muss über die Kontrollen und die dabei erzielten Ergebnisse an die Kommission berichtet werden.

Zu Art. 1 Z 16 (§ 101 Abs. 1 lit. e):

Die bisher geltenden Bestimmungen über die Beladung und Sicherung der Ladung waren zu allgemein und erlaubten kaum ein behördliches Einschreiten bei fraglicher Ladungssicherung. Es soll daher nach dem Vorbild des Gefahrgutbereiches eine exakte Regelung erfolgen, damit eine einwandfreie Ladungssicherung gewährleistet wird. Eine entsprechende Ladungssicherung wird jedenfalls dann gegeben sein, wenn die Vorschriften der ÖNORM V5750 ff eingehalten werden. Beim Transport von Tieren sind die speziellen Bestimmungen des Tiertransportgesetzes zu beachten.

Zu Art. 1 Z 17 (§ 101 Abs. 1a):

Die Bestimmungen hinsichtlich der Ladungssicherung sollen auch für einen von der Person des Lenkers oder des Zulassungsbesitzers verschiedenen Belader gelten.

Zu Art. 1 Z 18 (§ 106 Abs. 4):

Mit der 21. KFG-Novelle, BGBl. I Nr. 80/2002, wurde die Bestimmung über die Beförderung von Kindern mit Motorrädern und bestimmten dreidreirädrigen Fahrzeugen neu gefasst. Aus der Formulierung ist ableitbar, dass Kinder unter zwölf Jahren nicht mit Motorrädern mit Beiwagen befördert werden dürfen. Dies berücksichtigt aber nicht den Umstand, dass in Beiwagen von Motorrädern eine gesicherte Beförderung von Kindern - auch unter zwölf Jahren - möglich ist. Es soll daher eine entsprechende Ausnahme in den Gesetzestext aufgenommen werden.

Zu Art. 1 Z 19 (§ 116 Abs. 1):

Im Führerscheingesetz wurde die Lenkberechtigung der Klasse G gestrichen. Das muss nunmehr auch im Hinblick auf die Fahrschullehrerberechtigung entsprechend berücksichtigt werden.

Zu Art. 1 Z 20 (§ 117 Abs. 1):

Im Führerscheingesetz wurde die Lenkberechtigung der Klasse G gestrichen. Das muss nunmehr auch im Hinblick auf die Fahrlehrerberechtigung entsprechend berücksichtigt werden.

Zu Art. 1 Z 21 (§ 131b Abs. 1):

Dabei handelt es sich lediglich um eine redaktionelle Anpassung an die Neufassung des § 34.

Zu Art. 1 Z 22 (§ 132 Abs. 17):

Der neue Abs. 17 enthält die Übergangsbestimmung für bereits genehmigte Fahrzeuge der Klasse M1 im Hinblick auf die nunmehr verbindliche dritte mittlere Bremsleuchte. Es ist keine Nachrüstverpflichtung vorgesehen.

Zu Art. 2

Die Sturzhelmpflicht soll auch auf bestimmte motorradähnliche vierrädrige Kraftfahrzeuge ausgedehnt werden. Diese so genannten ATVs oder QUAD'S verfügen über eine Lenkstange, Bedienungs- und An-

zeigeelemente sowie eine Sitzbank wie ein Kraftrad und keinen geschlossenen kabinenartigen Aufbau.
Daher soll auch für diese Fahrzeuge eine Sturzhelmpflicht für Lenker und beförderte Personen gelten.

Geltende Fassung	Textgegenüberstellung	Vorgeschlagene Fassung
<p>§ 11. (1) bis (8)...</p> <p>(9) Für die entnommene Probe gehält keine Entschädigung.</p>		<p>§ 11. (1) bis (8)...</p> <p>(9) Für die entnommene Probe gehält keine Entschädigung. Die Selbstkosten für Probenahme und Untersuchung der Probe werden bei seitens des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft oder von diesem herangezogenen Sachverständigen entnommenen Proben dem beprobierten Erzeuger oder Importeur, der beprobten Tankstelle oder dem beprobten Betörder von Kraftstoffen in Rechnung gestellt. Im Falle des Nichtentsprechens der Probe ist eine ausreichende Referenzmenge der gezogenen Probe bis drei Monate nach der Verständigung über das Nichtentsprechen für den Beprobten zur Durchführung von weiteren Untersuchungen beim durch das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft herangezogenen Sachverständigen erhältlich.</p>
<p>§ 18. (1) Mehrspurige Fahrzeuge, abgesehen von den in § 15 geregelten Fahrzeugen und ausgenommen die Fälle des Abs. 2 müssen hinten mit zwei Bremsleuchten ausgestattet sein. Die Anbringung einer zusätzlichen mittleren hochgesetzten Bremsleuchte oder eines Paars zusätzlicher Bremsleuchten ist zulässig. Bremsleuchten sind Leuchten, mit denen beim Betätigen der Betriebsbremsanlage (§ 6 Abs. 3), bei Anhängern der Betriebsbremsanlage des Zugfahrzeuges, rotes Licht ausgestrahlt wird (Bremslicht). Dieses Licht muß sich vom Schlusslicht (§ 14 Abs. 4) durch größere Lichtstärke deutlich unterscheiden.</p> <p>(2) bis (5)...</p>		<p>§ 18. (1) Mehrspurige Fahrzeuge, abgesehen von den in § 15 geregelten Fahrzeugen und ausgenommen die Fälle des Abs. 2 müssen hinten mit zwei, Fahrzeuge der Klasse M1 mit drei Bremsleuchten ausgestattet sein. Die Anbringung einer zusätzlichen mittleren hochgesetzten Bremsleuchte oder eines Paars zusätzlicher hochgesetzter Bremsleuchten ist zulässig, sofern nicht schon eine dritte, mittlere Bremsleuchte vorhanden ist. Bremsleuchten sind Leuchten, mit denen beim Betätigen der Betriebsbremsanlage (§ 6 Abs. 3), bei Anhängern der Betriebsbremsanlage des Zugfahrzeuges, rotes Licht ausgestrahlt wird (Bremslicht). Dieses Licht muss sich vom Schlusslicht (§ 14 Abs. 4) durch größere Lichtstärke deutlich unterscheiden.</p> <p>(2) bis (5)...</p>
<p>§ 27. (1)...</p> <p>(2) An Omnibussen, Lastkraftwagen und Zugmaschinen und an Anhängern außer Wohnanhängern müssen an der rechten Außenseite vollständig sichtbar und dauernd gut lesbar und unverwischbar das Eigengewicht, das höchste zulässige Gesamtgewicht, die höchsten zulässigen Achslasten, bei Lastkraftwagen und Anhängern außerdem die höchste zulässige Nutzlast angeschrieben sein.</p> <p>(3) bis (5)...</p>		<p>§ 27. (1)...</p> <p>(2) An Omnibussen, Lastkraftwagen und Zugmaschinen und an Anhängern außer Wohnanhängern müssen an der rechten Außenseite vollständig sichtbar und dauernd gut lesbar und unverwischbar das Eigengewicht, das höchste zulässige Gesamtgewicht, die höchsten zulässigen Achslasten, bei Lastkraftwagen und Anhängern außerdem die höchste zulässige Nutzlast angeschrieben sein. Bei Anhängern der Klassen O1 und O2 und bei Sattelzugfahrzeugen kann für das höchste zulässige Gesamtgewicht auch eine bestimmte Bandbreite angegeben werden.</p>

	(3) bis (5)...	§ 28. (1) bis (2)... (3) Bei der Genehmigung sind festzusetzen: a) das höchste zulässige Gesamtgewicht, bei Sattelzugfahrzeugen und Sattelanhängern auch die höchste zulässige Sattellast, b) die höchsten zulässigen Achslasten, c) die größte Anzahl der Personen, die mit dem Fahrzeug und die auf jeder einzelnen Sitzbank befördert werden dürfen, d) soweit dies nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit nötig ist, Bedingungen, die zur Gültigkeit der Genehmigung erfüllt sein müssen, oder Auflagen, die zur Gültigkeit der Genehmigung bei der Zulassung zum Verkehr vorgeschrieben sein müssen. 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 8 angeführten Werten. Bei Anhängern der Klassen O1 und O2 und bei Sattelzugfahrzeugen kann für das höchste zulässige Gesamtgewicht auch eine bestimmte Bandbreite angegeben werden. Innerhalb dieser Bandbreite wird das jeweils aktuelle höchste zulässige Gesamtgewicht von der Behörde oder der Zulassungsstelle auf Antrag festgesetzt und in den Zulassungsschein/Zulassungsbescheinigung eingetragen.	(3) bis (5)...
	§ 29. (1) bis (2)... (3) letzter Satz	§ 29. (1) bis (2)... Bei Fahrzeugen, die auf Grund der in § 2 Z 1 GGBG, BGBI. I Nr. 145/1998 angeführten Vorschriften vor ihrer Zulassung technischen Untersuchungen zu unterziehen und für die Bescheinigungen der besonderen Zulassung auszustellen sind, hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie das Gutachten von einem oder mehreren Sachverständigen gemäß § 26 GGBG einzuholen.	(4)...
	§ 29. (1) bis (4)...	§ 29. (1) bis (4)...	§ 29. (1) bis (4)...

(5) letzter Satz Bei Fahrzeugen gemäß Abs. 3 letzter Satz hat der Spruch, soweit diese auf Grund des Ermittlungsverfahrens vorliegen, sämtliche Angaben zu enthalten, die auch in den auf Grund der in § 2 Z 1 GGBG, BGBI. I Nr. 145/1998 angeführten Vorschriften auszustellenden Bescheinigungen enthalten sein müssen, insbesondere die gefährlichen Güter, die mit dem Fahrzeug oder im Tank befördert werden dürfen. (6) bis (8)...	(5) letzter Satz Bei Fahrzeugen gemäß Abs. 3 letzter Satz hat der Spruch auch Angaben zu enthalten, soweit diese auf Grund des Ermittlungsverfahrens vorliegen, die in den auf Grund der in § 2 Z 1 GGBG, BGBI. I Nr. 145/1998 angeführten Vorschriften auszustellenden Zulassungsbescheinigungen enthalten sein müssen, insbesondere die Fahrzeugbezeichnung (en) und Tankcodierung und die Wirkung der Dauerbremsanlage. (6) bis (8)...
§ 31. (1)... (2) letzter Satz Bei Fahrzeugen, die auf Grund der in § 2 Z 1 GGBG, BGBI. I Nr. 145/1998, angeführten Vorschriften vor ihrer Zulassung technischen Untersuchungen zu unterziehen und für die Zulassungsberechtigungen auszustellen sind, hat der Landeshauptmann das Gutachten von einem oder mehreren Sachverständigen gemäß § 26 GGBG einzuholen. (3)...	§ 31. (1)... (2) letzter Satz Bei Fahrzeugen, die auf Grund der in § 2 Z 1 GGBG, BGBI. I Nr. 145/1998 angeführten Vorschriften technischen Untersuchungen zu unterziehen und für die Zulassungsberechtigungen auszustellen sind, hat der Landeshauptmann das Gutachten von einem oder mehreren Sachverständigen gemäß § 26 GGBG einzuholen. (3)...
§ 31. (1) bis (3)... (4) zweiter Satz Bei Fahrzeugen gemäß Abs. 2 letzter Satz hat der Spruch, soweit diese auf Grund des Ermittlungsverfahrens vorliegen, sämtliche Angaben zu enthalten, die auch in den auf Grund der in § 2 Z 1 GGBG, BGBI. I Nr. 145/1998, angeführten Vorschriften auszustellenden Bescheinigungen enthalten sein müssen, insbesondere die gefährlichen Güter, die mit dem Fahrzeug oder im Tank befördert werden dürfen. (5) bis (7)...	§ 31. (1) bis (3)... (4) zweiter Satz Bei Fahrzeugen gemäß Abs. 2 letzter Satz hat der Spruch, soweit diese auf Grund des Ermittlungsverfahrens vorliegen, sämtliche Angaben zu enthalten, die auch in den auf Grund der in § 2 Z 1 GGBG, BGBI. I Nr. 145/1998, angeführten Vorschriften auszustellenden Bescheinigungen enthalten sein müssen, insbesondere die gefährlichen Güter, die mit dem Fahrzeug oder im Tank befördert werden dürfen. (5) bis (7)...
§ 33. (1) bis (4)... (5) letzter Satz Durch Novellen der in § 2 Z 1 GGBG, BGBI. I Nr. 145/1998, angeführten Vorschriften erforderliche Änderungen von Angaben in den Bescheinigungen gemäß § 41 Abs. 3a dürfen auch ohne das Vorliegen von Änderungen am Fahrzeug durchgeführt werden. (6) bis (7)...	§ 33. (1) bis (4)... (5) letzter Satz Eintragungen oder Änderungen von Angaben, die in den auf Grund der in § 2 Z 1 GGBG, BGBI. I Nr. 145/1998 angeführten Vorschriften auszustellenden Bescheinigungen enthalten sein müssen, dürfen auch ohne das Vorliegen von Änderungen am Fahrzeug durchgeführt werden. (6) bis (7)...

<p>§ 34. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann auf Antrag des Erzeugers, bei ausländischen Erzeugen gemäß § 29 Abs. 2 Bevollmächtigten, Typen von Fahrzeugen oder von Fahrgestellen oder, auf Antrag des Besitzers, einzelne Fahrzeuge oder Fahrgestelle, die den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen nicht entsprechen, zum Zwecke der Erprobung, für die Beförderung unterbaubarer Güter oder wegen anderer besonderer Gegebenheiten, unter denen diese Fahrzeuge verwendet werden, gemäß § 29 als Type genehmigen, wenn dagegen vom Standpunkt der Verkehrs- und Betriebssicherheit keine Bedenken bestehen (Ausnahmegenehmigung).</p>	<p>§ 34. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann auf Antrag des Erzeugers, bei ausländischen Erzeugen ihres gemäß § 29 Abs. 2 Bevollmächtigten, Typen von Fahrzeugen oder von Fahrgestellen, die den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen nicht entsprechen, zum Zwecke der Erprobung, für die Beförderung unterbaubarer Güter oder wegen anderer besonderer Gegebenheiten, unter denen diese Fahrzeuge verwendet werden, gemäß § 29 als Type genehmigen, wenn dagegen vom Standpunkt der Verkehrs- und Betriebssicherheit keine Bedenken bestehen (Ausnahmegenehmigung).</p> <p>§ 34. (2) Der Landeshauptmann kann auf Antrag des Besitzers einzelne Fahrzeuge oder Fahrgestelle, die den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen nicht entsprechen, zum Zwecke der Erprobung, für die Beförderung unterbaubarer Güter oder wegen anderer besonderer Gegebenheiten, unter denen diese Fahrzeuge verwendet werden (zB historische Fahrzeuge), gemäß § 31 einzeln genehmigen, wenn dagegen vom Standpunkt der Verkehrs- und Betriebssicherheit keine Bedenken bestehen. Solche Ausnahmen sind aber nur jeweils für eine bestimmte Anzahl gleichartiger Fahrzeuge zu erteilen. Bei der Bemessung der Zahl der allenfalls zu genehmigenden Fahrzeuge sind die Vorgaben der Kommission der Europäischen Gemeinschaften zu berücksichtigen.</p> <p>§ 34. (2) Die Ausnahmegenehmigung ist, soweit dies nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit oder im Hinblick auf den Ausbauzustand der Straßen und Brücken sowie hinsichtlich der Genehmigungsvoraussetzungen des Abs. 1 geboten ist, sowie unter Bedachtnahme, daß mit diesen Fahrzeugen nicht übermäßig Lärm, Rauch, übler Geruch oder schädliche Luftverunreinigungen verursacht werden können, unter den entsprechenden Bedingungen oder Auflagen im Sinne des § 28 Abs. 3 lit. d zu erteilen.</p>	<p>§ 34. (3) Wenn die Voraussetzungen, unter denen die Ausnahmegenehmigung ist, soweit dies nach den Erforderungen der Europäischen Gemeinschaften zu berücksichtigen.</p> <p>§ 34. (3) Die Ausnahmegenehmigung ist, soweit dies nach den Erforder-</p>
---	--	---

<p>gung erteilt wurde, nicht mehr gegeben sind, ist § 28 Abs. 8 und 9 sinngemäß anzuwenden</p>	<p>nissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit oder im Hinblick auf den Ausbauzustand der Straßen und Brücken sowie hinsichtlich der Genehmigungsvoraussetzungen der Abs. 1 und 2 geboten ist und unter Bedachtnahme auf das Ziel, dass mit diesen Fahrzeugen nicht übermäßig Lärm, Rauch, übler Geruch oder schädliche Luftverunreinigungen verursacht werden können, unter den entsprechenden Bedingungen oder Auflagen im Sinne des § 28 Abs. 3 lit. d oder allenfalls nur für einen bestimmten Zeitraum zu erteilen.</p>	<p>§ 34. (4) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann, sofern es sich nicht um die Genehmigung einer Type handelt, den Landeshauptmann, der gemäß § 31 Abs. 2 zuständig wäre, mit der Durchführung des im Abs. 1 angeführten Verfahrens betrauen und ihn ermächtigen, in seinem Namen zu entscheiden, wenn dadurch eine wesentliche Vereinfachung des Verfahrens oder eine erhebliche Erleichterung für den Antragsteller erzielt wird. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann weiters durch Verordnung bestimmte Fälle festlegen, in denen bei Anträgen auf Ausnahmegenehmigung der Landeshauptmann mit der Durchführung des Verfahrens betraut und ermächtigt ist, im Namen des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie zu entscheiden.</p>	<p>§ 34. (4) Vor Erteilung einer Ausnahmegenehmigung für historische Kraftfahrzeuge sind deren Erhaltungswürdigkeit und deren Erhaltungszustand nachzuweisen. Bei Kraftfahrzeugen, die nicht in die Liste der historischen Kraftfahrzeuge eingetragen sind, hat der Beirat für historische Kraftfahrzeuge (§ 131b) eine Empfehlung abzugeben. Historische Kraftwagen dürfen nur an 120 Tagen pro Jahr verwendet werden, historische Krafträder nur an 60 Tagen pro Jahr. Über diese Verwendung sind fahrbuchartige Aufzeichnungen zu führen und der Behörde auf Verlangen vorzulegen.</p> <p>§ 34. (5) Zum Zwecke der Erprobung kann der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie durch Verordnung allgemeine Ausnahmen von einzelnen oder allen Bestimmungen der §§ 4 bis 27 für bestimmte Fahrzeugkategorien festlegen, sofern dagegen vom Standpunkt der Verkehrs- und Betriebssicherheit keine Bedenken bestehen (Ausnahmeverordnung). Anstelle der Vorschriften der §§ 4 bis 27 können erforderlichenfalls davon abweichende Bestimmungen in dieser Verordnung festgelegt werden. Der zeitliche Geltungsbereich der Ausnahme, der keinesfalls einen Zeitraum von fünf Jahren übersteigen darf, ist jedenfalls in der Verordnung festzulegen.</p> <p>§ 34. (6)</p>
--	--	--	---

	me, der keinesfalls einen Zeitraum von fünf Jahren übersteigen darf, ist jedenfalls in der Verordnung festzulegen.
§ 41. (1) bis (3)...	§ 41. (1) bis (3)... (3a) Bei Fahrzeugen gemäß § 29 Abs. 3 letzter Satz oder gemäß § 31 Abs. 2 letzter Satz ist vom Landeshauptmann, der die Einzelgenehmigung erteilt hat, oder vom Landeshauptmann, in dessen örtlichem Wirkungsbereich der Zulassungsschein ausgestellt werden soll, auf Antrag eine Bescheinigung der besonderen Zulassung gemäß den in § 2 Z 1 GGBG, BGBL I Nr. 145/1998, angeführten Vorschriften auszustellen. Für diese Ausstellung ist eine Verwaltungsabgabe in Höhe von 58 Euro zu entrichten. (4) bis (7)...
§ 47. (1) bis (2)...	§ 47. (1) bis (2)... (2a) Die Behörde hat Privatpersonen auf Anfrage, in der das Kennzeichen, die Motornummer oder die Fahrgestellnummer angegeben und ein rechtliches Interesse gelaubhaft gemacht wird, nach Maßgabe der technischen und organisatorischen Auswertungsmöglichkeiten Namen und Anschrift des Zulassungsbesitzers, bei dem für dieses Fahrzeug eine Haftpflichtversicherung besteht oder bestanden hat (§ 59 Abs. 1), bekanntzugeben. (3) bis (6)...
§ 56. (1a)... (2) bis (5)...	§ 56. (1a)... (1b) Die Behörde hat eine besondere Überprüfung gemäß Abs. 1 hinsichtlich einzelner Fahrzeuge auch über Ersuchen einer ausländischen Behörde durchzuführen. Die ersuchende ausländische Behörde ist über das Ergebnis der besonderen Überprüfung zu informieren. (2) bis (5)...
§ 57a. (1) letzte drei Sätze	§ 57a. (1) letzte drei Sätze Bei Fahrzeugen gemäß § 29 Abs. 3 letzter Satz oder gemäß § 31 Abs. 2 letzter Satz ist vom Landeshauptmann, in dessen örtlichem Wirkungsbereich die wiederkeh-

<p>kehrende Begutachtung durchgeführt worden ist, oder vom Landeshauptmann, in dessen örtlichem Wirkungsbereich der Zulassungsschein ausgestellt worden ist, auf Antrag die Bescheinigung der besonderen Zulassung zu verlängern. Hierzu hat der Landeshauptmann das Gutachten eines Sachverständigen gemäß § 26 GGBG, BGBI. I Nr. 145/1998, einzuholen. Für die Verlängerung der besonderen Zulassung ist eine Verwaltungsabgabe in Höhe von 29 Euro zu entrichten.</p> <p>(1a) bis (10)...</p>	<p>§ 58. (1) bis (2)...</p> <p>(3) bis (4)...</p> <p>§ 58. (1)bis (2)...</p> <p>(2a) Fahrzeuge der Klassen M2, M3, N2, N3, O3 und O4 sind unabhängig ihrer Herkunft von der Behörde, in deren örtlichem Wirkungsbereich sich das Fahrzeug befindet, oder von den ihr zur Verfügung stehenden Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes technischen Prüfungen an Ort und Stelle (technischen Unterwegskontrollen) zuzuführen. Das Ergebnis der Prüfung ist in einem Prüfbericht festzuhalten. Eine Durchschrift des Prüfberichtes ist dem Lenker auszuhändigen. Die Behörde hat schwerwiegende Mängel an einem Nutzfahrzeug, das Eigentum eines Gebietsfremden ist, insbesondere Mängel, aufgrund deren die Benutzung des Fahrzeugs vorläufig untersagt wurde, den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zugelassen ist oder in Verkehr gebracht wurde, auf der Grundlage des Musters des Prüfberichtes unbeschadet einer verwaltungsstrafrechtlichen Ahndung im Inland zu melden. Die Anzahl, Durchführung, Umfang und Dokumentation (Prüfbericht) dieser Prüfungen ist durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie festzusetzen.</p> <p>(2b) Die Behörde hat die erhobenen Daten zur Anzahl der kontrollierten Nutzfahrzeuge, aufgeschlüsselt nach Fahrzeugklassen und nach Zulassungsland und unter Angabe der Punkte, die kontrolliert und der Mängel, die festgestellt wurden, dem Landeshauptmann mitzuteilen. Der Landeshauptmann hat die Berichte für das Bundesland zusammenzufassen und halbjährlich jeweils bis zum 31. August und 28. Februar einen Bericht über das vorhergehende Halbjahr der Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge zur Berichterstattung an die Kommission der Europäischen Gemeinschaften zu übermitteln.</p> <p>(3) bis (4)...</p> <p>§ 101. (1) lit. (a) bis lit. (d)...</p> <p>§ 101. (1) lit. (a) bis lit. (d)...</p>
--	--

	e) die Ladung und auch einzelne Teile dieser, auf dem Fahrzeug so verankert oder durch geeignete Mittel gesichert sind, dass sie den im normalen Fahrbetrieb auftretenden Kräften standhalten und der sichere Betrieb des Fahrzeuges nicht beeinträchtigt und niemand gefährdet wird. Die einzelnen Teile einer Ladung müssen so verstaut und durch geeignete Mittel so gesichert werden, dass sie ihre Lage zueinander sowie zu den Wänden des Fahrzeuges nur geringfügig verändern können. Die Ladung oder einzelne Teile sind erforderlichenfalls z. B. durch Zurrgurte, Klemmbalken, Transportschutzkissen, rutschhemmende Unterlagen oder Kombinationen geeigneter Ladungssicherungsmittel zu sichern. Eine ausreichende Ladungssicherung liegt auch vor, wenn die gesamte Ladefläche in jeder Lage mit Ladegütern vollständig ausgefüllt ist.	§ 101. (1)... (1a) Sofern ein von der Person des Lenkers oder des Zulassungsbesitzers verschiedener für die Beladung eines Kraftfahrzeuges oder Anhängers Anordnungsbefügter vorhanden ist, hat dieser – unbeschadet der § 102 Abs. 1 und § 103 Abs. 1 – dafür zu sorgen, dass Abs. 1 lit. a bis c eingehalten wird. (2) bis (8)...	§ 101. (1)... (1a) Sofern ein von der Person des Lenkers oder des Zulassungsbesitzers verschiedener für die Beladung eines Kraftfahrzeuges oder Anhängers Anordnungsbefügter vorhanden ist, hat dieser unbeschadet der § 102 Abs. 1 und § 103 Abs. 1 dafür zu sorgen, dass Abs. 1 lit. a bis c eingehalten wird. (2) bis (8)...	§ 106. (1) bis (3)... (4) Mit Motorrädern und Motorfahrrädern darf außer dem Lenker nur eine weitere Person befördert werden. Mit Motorrädern, Motorfahrrädern mit Beiwagen, dreirädrigen Kraftfahrzeugen ohne geschlossenem kabinenartigen Aufbau sowie vierrädrigen Kraftfahrzeugen im Sinne der Richtlinie 92/61/EWG ohne geschlossenem kabinenartigen Aufbau dürfen nur Personen befördert werden, die das zwölfe Lebensjahr vollendet haben. Mit Motorrad mit Beiwagen dürfen Kinder, die das zwölfe Lebensjahr noch nicht vollendet haben, nur befördert werden, wenn sie mittels geeigneter Kinderrückhalteeinrichtungen, die sicher im Beiwagen befestigt sind, oder mittels Sicherheitsgurt entsprechend gesichert befördert werden und wenn die seitlichen Ränder des Beiwagens mindestens bis zur Brusthöhe der Kinder reichen und der Beiwagen einen Überrollbügel aufweist, oder es sich um einen geschlossenen kabinenartigen Beiwagen handelt. Mit Motorfahrrädern dürfen Kinder unter acht Jahren nur auf Kindersitzen gemäß § 26 Abs. 5 befördert werden, die der Größe des Kindes entsprechen. (5) bis (9)...
--	---	--	--	--

<p>§ 116. (1) Die Berechtigung, als Fahrschullehrer an einer Fahrschule theoretischen und praktischen Unterricht zu erteilen, darf nur Personen erteilt werden, bei denen die im § 109 Abs. 1 lit. b und g angeführten Voraussetzungen vorliegen und die ein in Österreich gültiges Reifeprüfungszeugnis besitzen oder jedenfalls während des letzten Jahres und insgesamt mindestens fünf Jahre lang während der letzten acht Jahre vor der Einbringung des Antrages als Fahrlehrer tätig waren. § 2 Abs. 1 bis 3 FSG gilt mit der Maßgabe, dass die Fahrschullehrerberechtigung für die Klasse C oder D oder die Unterklasse C1 nicht auch die Fahrschullehrerberechtigung für die Klassen B, F und G umfasst. Bei der Erteilung der Fahrschullehrerberechtigung sind die Bestimmungen des § 109 über die Gleichwertigkeit der Ausbildung und die Ausdehnung auf weitere Klassen oder Unterklassen von Fahrzeugen sowie die Berücksichtigung von in anderen EWR-Vertragsstaaten erworbenen Ausbildungen und Befähigungen sinngemäß anzuwenden.</p> <p>(2) bis (7)...</p>	<p>§ 116. (1) Die Berechtigung, als Fahrschullehrer an einer Fahrschule theoretischen und praktischen Unterricht zu erteilen, darf nur Personen erteilt werden, bei denen die im § 109 Abs. 1 lit. b und g angeführten Voraussetzungen vorliegen und die ein in Österreich gültiges Reifeprüfungszeugnis besitzen oder jedenfalls während des letzten Jahres und insgesamt mindestens fünf Jahre lang während der letzten acht Jahre vor der Einbringung des Antrages als Fahrlehrer tätig waren. § 2 Abs. 1 bis 3 FSG gilt mit der Maßgabe, dass die Fahrschullehrerberechtigung für die Klasse C oder D oder die Unterklasse C1 nicht auch die Fahrschullehrerberechtigung für die Klassen B und F umfasst. Bei der Erteilung der Fahrschullehrerberechtigung sind die Bestimmungen des § 109 über die Gleichwertigkeit der Ausbildung und die Ausdehnung auf weitere Klassen oder Unterklassen von Fahrzeugen sowie die Berücksichtigung von in anderen EWR-Vertragsstaaten erworbenen Ausbildungen und Befähigungen sinngemäß anzuwenden.</p> <p>(2) bis (7)...</p>	<p>§ 117. (1) Die Berechtigung, als Fahrlehrer an einer Fahrschule praktischen Fahrunterricht zu erteilen, darf nur Personen erteilt werden, die die im § 109 Abs. 1 lit. b und g angeführten Voraussetzungen erfüllen; § 2 Abs. 1 bis 3 FSG gilt mit der Maßgabe, dass die Fahrlehrerberechtigung für die Klasse C oder D oder die Unterklasse C1 nicht auch die Fahrlehrerberechtigung für die Klassen B und F umfasst. Die Bestimmungen des § 109 Abs. 3 und Abs. 5 bis 9 und § 116 Abs. 2a, 3 und 4 sind auf Fahrlehrer sinngemäß anzuwenden. Die Fahrlehrerberechtigung ist zu entziehen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nicht mehr gegeben sind.</p> <p>(2)...</p>	<p>§ 131b. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bedient sich zur Führung der Liste der historischen Kraftfahrzeuge der sachverständigen Beratung eines Beirates (Beirat für historische Kraftfahrzeuge). Hinreichlich Kraftfahrzeugen, die nicht in die Liste eingetragen sind, kann der Beirat Empfehlungen betreffend die Erhaltungswürdigkeit und den Erhaltungszustand dieser Fahrzeuge abgeben (§ 34 Abs. 1a) und die Liste ergänzen, wobei jedoch bei</p>
---	--	--	--

<p>der Beurteilung der Erhaltungswürdigkeit insbesondere auch auf die eventuellen negativen Umwaltauswirkungen bestimmter Kraftfahrzeugbauarten Bedacht zu nehmen ist.</p> <p>(2) bis (5)...</p>	<p>der Beurteilung der Erhaltungswürdigkeit insbesondere auch auf die eventuellen negativen Umwaltauswirkungen bestimmter Kraftfahrzeugbauarten Bedacht zu nehmen ist.</p> <p>(2) bis (5)...</p> <p>§ 132. (1) bis (16)...</p> <p>§ 132. (1) bis (16)...</p> <p>(17) Fahrzeuge der Klasse M1, die bereits vor Inkrafttreten des § 18 Abs. 1 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/2003 genehmigt worden sind, sind von den Bestimmungen des § 18 Abs. 1 ausgenommen. Diese müssen aber den bisherigen Bestimmungen entsprechen.</p>
--	---

Artikel 2	Textgegenüberstellung	Vorgeschlagene Fassung
<p>Art. IV</p> <p>(1) Der Lenker eines Kraftrades oder eines Kraftwagens mit drei Rädern und einem Eigengewicht von mehr als 400 kg, ausgenommen Fahrzeuge mit geschlossenen, kabinenartigen Aufbau, sofern durch ein geeignetes, technisch gleichwertiges Sicherungssystem (zB spezielles Gurtssystem) ausreichender Schutz geboten ist, und eine mit einem solchen Fahrzeug beförderte Person sind je für sich zum bestimmungsgemäßen Gebrauch eines Sturzhelmes verpflichtet.</p>	<p>Art. IV</p>	<p>(1) Der Lenker eines</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kraftrades oder 2. eines als Kraftwagen genehmigten Fahrzeuges mit drei Rädern und einem Eigengewicht von mehr als 400 kg, oder 3. eines vierrädrigen Kraftfahrzeugs mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h, das insbesondere durch Lenkstange, Bedienungs- und Anzeigeelemente sowie Sitzbank Charakterzüge eines Kraftrades aufweist, ausgenommen jeweils Fahrzeuge mit geschlossenem, kabinenartigen Aufbau, sofern durch ein geeignetes, technisch gleichwertiges Sicherungssystem (z.B. spezielles Gurtssystem) ausreichender Schutz geboten ist, und eine mit einem solchen Fahrzeug beförderte Person sind je für sich zum bestimmungsgemäßen Gebrauch eines Sturzhelmes verpflichtet.