

**1039 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XVIII. GP**

## Bericht des Verkehrsausschusses

**über die Regierungsvorlage (861 der Beilagen):  
Bundesgesetz mit dem das Kraftfahrsgesetz  
1967 geändert wird (15. Novelle zum KFG  
1967)**

Der Verkehrsausschuß hat die Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 27. April 1993 in Verhandlung gezogen.

An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter die Abgeordneten Peter Rosenstingl, Rudolf Anschöber, Ing. Erich Schwärzler und Felix Bergmann sowie der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Mag. Viktor Klima.

Im Zuge der Beratungen wurden von den Abgeordneten Franz Hums und Mag. Helmut Kukačka ein umfangreicher Abänderungsantrag eingebracht.

Bei der Abstimmung wurde die Regierungsvorlage in der Fassung des erwähnten Abänderungsantrages mit Mehrheit angenommen.

Mit dem vom Ausschuß beschlossenen Gesetzentwurf sollen die relevanten Bestimmungen des EWR-acquis in die österreichischen kraftfahrrechtlichen Vorschriften eingegliedert werden. Dabei sind vorerst nur die Bestimmungen erfaßt, die eine Änderung des Kraftfahrsgesetzes erforderlich machen. Daneben können zahlreiche EG-Richtlinien – sofern sie nicht ohnehin schon verwirklicht sind – durch eine Änderung der Kraftfahrsgesetz-Durchführungsverordnung übernommen werden. Eine große Vereinfachung des Rechtsanpassungsprozesses auf Verordnungsstufe wird dabei durch die neue Bestimmung des § 26 a Abs. 3 b 1967 erwartet, da dadurch die EG-Bestimmungen nicht inhaltsgleich in die KDV übernommen werden müssen, sondern die Verbindlicherklärung einer bestimmten Richtlinie in der KDV ausreicht. Die EG-Verordnungen 3820/85 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr werden unmittelbare Geltung ent-

fallen; zur Durchführung dieser Verordnungen sind lediglich Zuständigkeitsbestimmungen und Sanktionen vorzusehen. Ausgeklammert wurden die „transitrelevanten“ Bestimmungen des aquis, da diese im Transitvertrag bzw. in der KFG-Novelle BGBl. Nr. 453/1992 geregelt wurden. Im einzelnen werden mit dieser Novelle folgende EWG-Richtlinien in die österreichischen kraftfahrrechtlichen Vorschriften übernommen:

### EWR/Anh. XIII:

385 L 0003, 389 L 0338, 389 L 0461, 391 L 0060, 386 L 0364, 377 L 0143, 391 L 0225, 388 L 0599.

Zur Durchführung der EG-Verordnungen 385 R 3820 und 385 R 3821 (geändert durch 390 R 3572) wurden die entsprechenden Rahmenbedingungen geschaffen.

Hauptpunkte der vorliegenden Novelle sind somit:

1. Anhebung der Gewichtsgrenzen auf EG-Niveau (ua. 4achsige LKW) unter Beibehaltung der 38 t-Grenze für Fahrzeugkombinationen.
2. Gesetzliche Grundlage, um EG-Richtlinien betreffend technische Bauteile durch Verordnung umzusetzen.
3. Umsetzung der EG-Verordnung über das Kontrollgerät sowie über die Angleichung bestimmter Sozialvorschriften (Lenk- und Ruhezeiten)
  - Kontrolle durch Exekutive
  - Zwangsmaßnahmen
  - Strafbarkeit bei Verstoß gegen die EG-VO.
4. Durchführung des AETR für Fahrtstrecken auf denen die EG-VO nicht gilt.
5. Einführung eines Geschwindigkeitsbegrenzers für bestimmte schwere Lastkraftwagen, Sattelkraftfahrzeuge und Omnibusse.
6. Verkürzung der Frist für die wiederkehrende Überprüfung von schweren Anhängern auf ein Jahr als Anpassung an die EG-Richtlinie 77/143.

7. Schaffung der gesetzlichen Grundlage, um Fahrzeuge eines bestimmten Alters einer besonderen Überprüfung unterziehen zu können.
8. Gleichstellung von In- und Ausländern bei der Bewilligung von Sondertransporten. Zusätzliche Voraussetzung für eine solche Bewilligung, daß der Transport mit einem anderen, umweltfreundlichen Verkehrsträger nicht in Betracht kommt.
9. Gleichstellung von Angehörigen einer Vertragspartei des EWR mit österreichischen Staatsbürgern (Fahrschulinhaber, Sachverständige).
10. Einbindung der Organe der Zollwache in kraftfahrrechtliche Kontrolle.

Auf Vorschlag der Abgeordneten Franz Hum s und Mag. Helmut Kukacka beschloß der Ausschuß folgende Feststellungen:

**„Z 1 (§ 2 Z 41):**

Hier wird die Definition der Luftfederung aus der EG-Richtlinie 92/7 übernommen.

**Z 2 und 3 (§ 4 Abs. 7 und Abs 8):**

Es erfolgt die Anpassung der Gewichtsgrenzen an die Richtlinie 85/3 in der Fassung 92/7. Die Kriterien für die Gleichwertigkeit der Federung sowie das entsprechende Prüfverfahren werden in die KDV 1967 aufzunehmen sein.

**Z 6 (§ 6 Abs. 12 a):**

Diese Bestimmung normierte Anforderungen an die Anhängerhilfsbremsanlage, die nicht den internationalen Regelungen, die sich in eine andere Richtung entwickelt haben, entsprechen. In der KDV 1967 wird sichergestellt, daß die Anhängerbremsanlagen den internationalen Regelungen (EG-Richtlinie, ECE R 13) entsprechen. § 6 Abs. 12 a kann daher ersatzlos entfallen.

**Z 7 (§ 24 Abs. 2 a):**

Die EG-Verordnung 3821/85 gilt nur für bestimmte Fahrzeuge, die der Personen- oder Güterbeförderung dienen. Selbstfahrende Arbeitsmaschinen sind daher schon per definitionem nicht von der EG-Verordnung erfaßt.

**Z 9 (§ 24 a):**

Die EG (RL 92/6 und 92/24) sieht einen Geschwindigkeitsbegrenzer für bestimmte Fahrzeugkategorien ab 1. Jänner 1994 vor. Diese Richtlinien sind noch nicht im EWR-acquis

enthalten. Die verpflichtende Ausrüstung bestimmter Fahrzeuge mit Geschwindigkeitsbegrenzern erscheint aber äußerst sinnvoll, sodaß auch im KFG 1967 die verpflichtende Ausstattung mit Geschwindigkeitsbegrenzern vorzusehen ist.

Der Geschwindigkeitsbegrenzer ist als Teil der Fahrtschreiberanlage/Kontrollgeräteeinrichtung anzusehen (Geschwindigkeitssignal, bei Eingriff in Geschwindigkeitsbegrenzer müssen auch die Plomben der Fahrtschreiberanlage/Kontrollgeräteeinrichtung geöffnet werden), sodaß die Bestimmungen des § 24 Abs. 4 ff. hinsichtlich Prüfung der Anlage und Verschlusssicherheit auch auf den Geschwindigkeitsbegrenzer angewendet werden können. Der Nachweis über das Ergebnis der letzten durchgeführten Prüfung ist bei der wiederkehrenden Überprüfung vorzulegen.

Als ermächtigte Stellen kommen diejenigen in Betracht, die zur Prüfung von Fahrtschreibern ermächtigt sind, wobei aber zur Prüfung von Geschwindigkeitsbegrenzern zusätzlich Anforderungen an Personal (spezielle Schulung) und Einrichtungen (spezielle Einstellgeräte) zu stellen sind und somit die Ermächtigung ausgedehnt werden kann, wenn die speziellen Voraussetzungen erfüllt werden.

Da auch ein nachträglicher Einbau von Geschwindigkeitsbegrenzern in Fahrzeuge, die nach dem 1. Jänner 1988 und vor dem 1. Jänner 1995 erstmals zum Verkehr zugelassen worden sind, vorgesehen ist, müssen Stellen ermächtigt werden, die diesen nachträglichen Einbau vornehmen dürfen. Dabei ist wiederum an die Ermächtigung zur Fahrtschreiberprüfung (ausgedehnt auf Geschwindigkeitsbegrenzer) anzuknüpfen, da nur solche Stellen zum Öffnen der Plomben befugt sind. Jedoch sind an den Einbau höhere Anforderungen zu stellen, als an eine wiederkehrende Überprüfung. Daher müssen diese Stellen auch eine spezielle Erlaubnis hierfür durch den Fahrzeug- oder den Gerätehersteller nachweisen.

Da die Bestimmungen hinsichtlich des Geschwindigkeitsbegrenzers ab 1. Jänner 1995 gelten, müssen Ermächtigungen schon vorher ausgesprochen werden, auch um die Nachrüstungen zeitgerecht zu ermöglichen. Die Abs. 5 bis 7 (Ermächtigungsbescheide, Verordnung) waren daher schon mit dem der Kundmachung folgenden Tag in Kraft zu setzen.

Unter die Ausnahmebestimmung des Abs. 2 lit. e fallen auch Omnibusse im Ortslinienverkehr.

**Z 10 (§ 26 a Abs. 1):**

In der KDV 1967 wird die ECE-Regelung 44 für Kinder-Rückhalteeinrichtungen für verbindlich erklärt werden. Hier war die gesetzliche Grundlage dafür zu schaffen.

**Z 13 (§ 30 Abs. 2):**

Es ist derzeit für den Fahrzeughalter kaum mehr möglich, auf Grund des Umfangs des Typenscheines die benötigten Informationen zu entnehmen. Durch den Wegfall des Erfordernisses der vollständigen wörtlichen Wiedergabe des Typengenehmigungsbescheides samt seiner Zeichnung soll hier eine Vereinfachung erzielt und die Möglichkeit eröffnet werden, im Typenschein nur die tatsächlich fahrzeugspezifischen Daten wiederzugeben. Durch Verordnung können dann die näheren Bestimmungen über Form und Inhalt der Typenscheine festgesetzt werden.

**Z 15 (§ 55 Abs. 2 1. Satz, 1. Halbsatz):**

Die EG-Richtlinie 77/143 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger sieht vor, daß Anhänger und Sattelanhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3 500 kg ein Jahr nach der ersten Benutzung, dann jährlich einer Überprüfung unterzogen werden.

Die österreichische Bestimmung sah für Anhänger, die nicht unter die wiederkehrende Begutachtung fallen (also ab 1 700 kg höchstes zulässiges Gesamtgewicht) und Sonderanhänger, eine Frist von drei Jahren nach der erstmaligen Zulassung und dann jährlich vor. Diese Frist wird nunmehr an die EG-Richtlinie angepaßt (ein Jahr), wobei alle Anhänger des § 55 Abs. 1 lit. i und j (ab 1 700 kg höchstes zulässiges Gesamtgewicht und Sonderanhänger) davon erfaßt werden.

**Z 16 (§ 56 Abs. 1 a):**

Die von den Behörden durchgeführten stichprobenartigen Überprüfungsaktionen alter Fahrzeuge haben sich sehr bewährt. So wurden von den vorgeladenen Fahrzeugen 1/4 sofort abgemeldet um der Überprüfung zu entgehen und kaum 10% befanden sich in mängelfreiem Zustand. Diese Überprüfungsaktion beruhte lediglich auf einem Erlaß des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr. Der Verwaltungsgerichtshof sprach in einem Erkenntnis aber aus, daß generelle Überprüfungen von Altfahrzeugen, ohne bestimmte Bedenken hinsichtlich deren Verkehrs- und Betriebssicherheit zu konkretisieren vom KFG 1967 nicht gedeckt seien.

Es war daher die gesetzliche Grundlage zu schaffen, um den Behörden weiterhin nach ihrem Ermessen (... kann...) stichprobenartig die Vorladung von Fahrzeugen ab einem bestimmten Alter zu einer besonderen Überprüfung zu ermöglichen. Die Intensität der Prüfungen wird sich nach den Möglichkeiten der Behörden, die jeweiligen

Fahrzeuge zu erfassen, und nach den technischen Prüfkapazitäten der Prüfstellen zu richten haben.

**Z 18 (§ 59 Abs. 2 1. Satz):**

Die ausdrückliche Ausnahme von der Haftpflichtversicherung für Fahrzeuge von Verkehrsunternehmungen im ausschließlichen Eigentum des Bundes war im Hinblick auf die neue Rechtsstellung der ÖBB auf Grund des Bundesbahngesetzes erforderlich. Dadurch soll sichergestellt werden, daß Fahrzeuge der ÖBB, wie auch schon bisher, von der gesetzlichen Haftpflichtversicherung ausgenommen sind.

**Z 19 (§ 82 Abs. 5 1. Satz):**

Die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen für Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen war bisher an die Voraussetzung geknüpft, daß öffentliche Interessen dafür sprechen. Dies bedeutet eine Ungleichbehandlung, die nicht länger aufrecht erhalten werden kann.

**Z 20 (§ 101 Abs. 5):**

Nach dieser Neuregelung kann eine Ausnahmegenehmigung nur erteilt werden, wenn die Beförderung mit einem anderen, umweltverträglicheren Verkehrsträger, wie zB Bahn oder Schiff, nicht, oder nur mit unvertretbar hohem Aufwand durchgeführt werden kann. Unter diesem unvertretbar hohen Aufwand fallen alle unzumutbaren Mehrkosten, also auch andere als die reinen Transportmehrkosten.

Dies stellt eine Maßnahme zur Verlagerung des Schwerverkehrs von der Straße auf die Schiene dar. Ausnahmegenehmigungen sollen tatsächlich nur die Ausnahme bilden und nur dort gewährt werden, wo andere Beförderungsmöglichkeiten nicht in Betracht kommen. Die Behörde (Landeshauptmann) hat dabei zu prüfen, ob die Voraussetzungen gegeben sind, oder nicht. Dabei sind auch von amtswegen die entsprechenden Auskünfte/Stellungnahmen der für die alternativen Beförderungen zuständigen Stellen einzuholen. Lediglich bei kurzer Beförderungsstrecke (65 km Luftlinie) ist die alternative Beförderungsmöglichkeit nicht zu prüfen. Voraussetzung bleibt aber immer noch, daß es sich um eine unteilbare Ladung handelt, oder andere besondere Gegebenheiten, unter denen diese Fahrzeuge verwendet werden, vorliegen.

**Z 25 (§ 102 Abs. 13):**

Durch diese Verordnungsermächtigung wird dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr die Möglichkeit eingeräumt, nähere Bestimmungen hinsichtlich Aussehen und Handhabung der Schaublätter festzusetzen. Dadurch

4

## 1039 der Beilagen

können die Rahmenbestimmungen im Detail geschaffen werden, um eine gleiche Praxis wie in den EG-Staaten sicherzustellen.

**Z 26 (§ 104 Abs. 9):**

Vgl. Z 20.“

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuß somit den Antrag, der Nationalrat wolle dem angeschlossenen Gesetzentwurf die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen. %

Wien, 1993 04 27

**Robert Strobl**  
Berichterstatter

**Franz Hums**  
Obmann

/.

**Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrge-  
setz 1967 geändert wird (15. KFG-Novelle)**

Der Nationalrat hat beschlossen:

**Artikel I**

Das Kraftfahrgesetz 1967, BGBl. Nr. 267, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 454/1992, wird wie folgt geändert:

1. Im § 2 wird am Ende der Z 40 der Punkt durch einen Strichpunkt ersetzt und angefügt:

„41. Luftfederung ein Federungssystem dessen Federwirkung zu mindestens 75 % durch pneumatische Vorrichtungen erzeugt wird.“

2. § 4 Abs. 7 lautet:

„Das Gesamtgewicht eines Kraftwagens oder Anhängers darf nicht überschreiten

- a) bei Fahrzeugen mit zwei Achsen, ausgenommen Sattelanhänger . . . 18 000 kg,
- b) bei Kraftfahrzeugen mit drei Achsen . . . . . 25 000 kg,
- c) bei Kraftfahrzeugen mit drei Achsen, wenn die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder einer als gleichwertig anerkannten Federung ausgerüstet ist, oder wenn jede Antriebsachse mit Doppelbereifung ausgerüstet ist und die maximale Achslast von 9,5 t je Achse nicht überschritten wird . . . . . 26 000 kg,
- d) bei Kraftfahrzeugen mit vier Achsen, mit zwei Lenkachsen, wenn die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder einer als gleichwertig anerkannten Federung ausgerüstet ist, oder wenn jede Antriebsachse mit Doppelbereifung ausgerüstet ist und die maximale Achslast von 9,5 t je Achse nicht

- überschritten wird . . . . . 32 000 kg,
- e) bei Gelenkkraftfahrzeugen . . . . . 38 000 kg,
- f) bei Einachsanhängern . . . . . 10 000 kg,
- g) bei Dreiachsanhängern, ausgenommen Sattelanhänger . . . . . 24 000 kg.

Als Achse im Sinne der lit. a, b, c, d, e und g gelten auch zwei Achsen mit einem Radstand bis zu 1 m.“

3. § 4 Abs. 8 lautet:

„Die Achslast (§ 2 Z 34) darf 10 000 kg, die der Antriebsachse jedoch 11 500 kg, nicht überschreiten. Die Summe der Achslasten zweier Achsen (Doppelachse) darf bei nachstehenden Radständen (Achsabständen) jeweils folgende Werte nicht übersteigen:

- a) bei Kraftfahrzeugen:
  - weniger als 1 m . . . . . 11 500 kg
  - 1 m bis weniger als 1,3 m . . . . . 16 000 kg
  - 1,3 m bis weniger als 1,8 m . . . . . 18 000 kg
  - 1,3 m bis weniger als 1,8 m, wenn die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder mit einer als gleichwertig anerkannten Federung ausgerüstet ist, oder wenn jede Antriebsachse mit Doppelbereifung ausgerüstet ist und die maximale Achslast von 9,5 t je Achse nicht überschritten wird . . . 19 000 kg,
- b) bei Anhängern und Sattelanhängern:
  - weniger als 1 m . . . . . 11 000 kg
  - 1 m bis weniger als 1,3 m . . . . . 16 000 kg
  - 1,3 m bis weniger als 1,8 m . . . . . 18 000 kg
  - 1,8 m und darüber . . . . . 20 000 kg.

Die Summe der Achslasten einer Dreifachachse von Anhängern und Sattelanhängern darf bei nachstehenden Radständen jeweils folgende Werte nicht übersteigen:

- 1,3 m oder weniger . . . . . 21 000 kg
- über 1,3 m und bis zu 1,4 m . . . . . 24 000 kg.“

4. § 4 Abs. 8 a entfällt.

5. Nach § 4 Abs. 8 wird angefügt:

„(9) Zusätzlich zu den Gewichten und Abmessungen im Sinne der vorstehenden Absätze haben Fahrzeuge noch die folgenden Merkmale aufzuweisen:

- a) Das Gewicht auf der oder den Antriebsachsen eines Kraftfahrzeuges mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h darf nicht weniger als 25 von Hundert des Gesamtgewichtes des Fahrzeuges oder eines Zuges bestehend aus Zugfahrzeug und Anhänger betragen.
- b) Der Abstand zwischen der letzten Achse eines Kraftfahrzeuges und der ersten Achse eines Anhängers beträgt mindestens 3 m.
- c) Das höchste zulässige Gesamtgewicht (in Tonnen) eines vierachsigen Kraftfahrzeuges darf das Fünffache des Abstandes in Metern zwischen den Mitten der vordersten und der letzten Achse nicht überschreiten.  
Dies gilt nicht für Kraftfahrzeuge mit zwei Doppelachsen, deren Mitten mindestens 4 m voneinander entfernt sind.
- d) Die horizontal gemessene Entfernung zwischen der Achse des Sattelzapfens und einem Punkt des Kopfes des Sattelanhängers darf nicht mehr als 2,04 m betragen.“

6. § 6 Abs. 12 a entfällt.

7. Nach § 24 Abs. 2 wird eingefügt:

„(2 a) Absatz 2 gilt nicht, wenn das Fahrzeug mit einem Kontrollgerät im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr, ABl. Nr. L 370 vom 31. Dezember 1985, S 8, geändert durch Verordnung (EWG) Nr. 3572/90, ABl. Nr. L 353 vom 17. Dezember 1990, S 12, ausgerüstet ist. Von der Anwendung dieser Verordnung sind gemäß Artikel 3 Abs. 2 der zitierten Verordnung land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen ausgenommen.

(2 b) Über Anträge auf eine EWG-Bauartgenehmigung für ein Kontrollgerät- oder ein Schaublatt-Muster gemäß Artikel 4 ff der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr, ABl. Nr. L 370 vom 31. Dezember 1985, S 8, geändert durch Verordnung (EWG) Nr. 3572/90, ABl. Nr. L 353 vom 17. 12. 1990, S 12, entscheidet in Österreich der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr.“

8. Nach § 24 Abs. 6 wird angefügt:

„(7) Hinsichtlich des Einbaues, der Plombierung und der Prüfung des Kontrollgerätes gelten unbeschadet der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr die Bestimmungen der Abs. 4 bis 6. Erteilte Ermächtigungen zur Prüfung von Fahrtschreibern gelten auch für die Prüfung von Kontrollgeräten gemäß Verordnung (EWG) Nr. 3821/85.“

9. Nach § 24 wird eingefügt:

### „Geschwindigkeitsbegrenzer

§ 24 a. (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 begrenzen. Dieser beträgt für Omnibusse 100 km/h, für Lastkraftwagen und Sattelzugfahrzeuge 85 km/h.

(2) Mit Geschwindigkeitsbegrenzern im Sinne des Abs. 1 müssen jedoch nicht ausgerüstet sein

- a) Heeresfahrzeuge,
- b) Kraftfahrzeuge, die zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Zollwache bestimmt sind,
- c) Kraftfahrzeuge, die ausschließlich oder vorwiegend zur Verwendung von Feuerwehren bestimmt sind,
- d) Kraftfahrzeuge, die für wissenschaftliche Versuchszwecke auf der Straße eingesetzt werden,
- e) Kraftfahrzeuge, die eine öffentliche Dienstleistung ausschließlich in geschlossenen Ortschaften erbringen,
- f) Omnibusse, mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 100 km/h und
- g) Lastkraftwagen und Sattelzugfahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 85 km/h.

(3) Der Geschwindigkeitsbegrenzer darf nicht ausschaltbar sein und muß so beschaffen sein, daß er Abnutzungserscheinungen sowie mißbräuchlichen Eingriffen standhält. Er darf keinen Einfluß auf die Betriebsbremsanlage des Fahrzeuges haben.

(4) Der Geschwindigkeitsbegrenzer gilt sowohl als Teil der Fahrtschreiberanlage als auch als Teil der Gesamtanlage des Kontrollgerätes. Die Bestimmungen des § 24 Abs. 4 hinsichtlich der Prüfung der Anlage und die Bestimmungen des § 24 Abs. 5 und 6 hinsichtlich der Verschlusssicherheit gelten auch für den Geschwindigkeitsbegrenzer.

(5) Die Ermächtigung zur Prüfung von Fahrtschreibern oder Kontrollgeräten (§ 24 Abs. 5) ist auf Antrag auf die Prüfung von Geschwindigkeitsbegrenzern auszudehnen, wenn hierfür geeignetes Personal und die erforderlichen Einrichtungen vorhanden sind.

(6) Der nachträgliche Einbau von Geschwindigkeitsbegrenzern darf nur von einer vom Landeshauptmann hiezu ermächtigten Stelle vorgenommen werden. Die Ermächtigung darf nur solchen Stellen erteilt werden, die zur Prüfung von Geschwindigkeitsbegrenzern (Abs. 5) ermächtigt sind und

zusätzlich eine Erlaubnis zum Einbau durch den Gerätehersteller oder den Fahrzeughersteller, bei ausländischen Herstellern durch den im Inland Bevollmächtigten, nachweisen können. § 24 Abs. 5 ist sinngemäß anzuwenden.

(7) Durch Verordnung sind die näheren Bestimmungen hinsichtlich des Einbaues von Geschwindigkeitsbegrenzern, Umfang der Prüfung sowie der Anforderungen an Personal und Einrichtungen der ermächtigten Stellen festzulegen.“

10. In § 26 a Abs. 1 wird der Punkt am Ende der lit. f durch einen Beistrich ersetzt und angefügt:

„g) die näheren Bestimmungen über die Beschaffenheit von Rückhalteeinrichtungen für Kinder.“

11. Nach § 26 a Abs. 3 a wird eingefügt:

„(3 b) An Stelle der im Abs. 1 und 2 angeführten Verordnungsbestimmungen können auch technische EWG-Richtlinien oder Teile oder einzelne Bestimmungen von diesen EWG-Richtlinien, auf die im EWR-Abkommen im Anhang II verwiesen wird, durch Verordnung umgesetzt werden.“

12. Nach § 27 Abs. 2 wird angefügt:

„(3) An Omnibussen, Lastkraftwagen und Zugmaschinen und an Anhängern außer Wohnanhängern müssen an der rechten Außenseite vollständig sichtbar und dauernd gut lesbar und unverwischbar folgende Angaben angeschrieben sein:

1. der Name des Erzeugers
2. die Fahrgestellnummer (Fahrzeug-Identifizierungsnummer)
3. Länge (L)
4. Angaben zur Messung der Länge von Fahrzeugkombinationen
  - Abstand (a) zwischen der vorderen Kraftfahrzeugbegrenzung und dem Mittelpunkt der Zugvorrichtung des Zugfahrzeuges (Zughaken oder Sattelkupplung); bei einer Sattelkupplung mit mehreren Zugpunkten sind die Mindest- und Höchstwerte (a min und a max) anzugeben;
  - Abstand (b) zwischen dem Mittelpunkt der Zugvorrichtung des Anhängers (Zugöse) bzw. Sattelanhängers (Sattelzapfen) und der hinteren Begrenzung des Anhängers bzw. Sattelanhängers; bei einer Vorrichtung mit mehreren Zugpunkten sind die Mindest- und Höchstwerte (b min und b max) anzugeben.

(4) Die Angaben gemäß Abs. 1, Abs. 2 und Abs. 3 können auch in einem einzigen Schild, das mit dem Fahrzeug dauernd fest verbunden ist, enthalten sein.“

13. § 30 Abs. 2 lautet:

„Der Typenschein muß nach einem vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und

Verkehr genehmigten Muster ausgestellt sein. Durch Verordnung können nähere Bestimmungen über Form und Inhalt der Typenscheine festgesetzt werden.“

14. § 55 Abs. 1 vierter Satz lautet:

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

15. § 55 Abs. 2 erster Satz erster Halbsatz lautet:

„Die wiederkehrende Überprüfung ist — jeweils zum Jahrestag der ersten Zulassung oder zum Jahrestag des von der Behörde festgelegten Zeitpunktes — ein Jahr nach der ersten Zulassung, auch wenn diese im Ausland erfolgte, und nach jeder Überprüfung ein Jahr nach dieser vorzunehmen.“

16. Nach § 56 Abs. 1 wird eingefügt:

„(1 a) Die Behörde kann Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen und Lastkraftwagen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3 500 kg, deren erstmalige Zulassung länger als zwölf Jahre zurückliegt, überprüfen, ob sie den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entsprechen.“

17. § 57 a Abs. 1 vierter Satz lautet:

„Von der wiederkehrenden Begutachtung sind jedoch ausgenommen Fahrzeuge im Besitz des Bundes, der Länder, der Gemeindeverbände, der Ortsgemeinden mit mehr als 50 000 Einwohnern, der von diesen Gebietskörperschaften unter ihrer Haftung betriebenen Unternehmungen sowie Fahrzeuge von Verkehrsunternehmungen im ausschließlichen Eigentum des Bundes, sofern die Fahrzeuge von den Dienststellen dieser Gebietskörperschaften oder Unternehmungen durch hinreichend geeignetes, die Voraussetzungen des § 125 Abs. 2 Z 2 erfüllendes Personal und mit Hilfe der erforderlichen Einrichtungen selbst im Sinne der für die wiederkehrende Begutachtung bestehenden Vor-

schriften begutachtet werden; die Voraussetzungen des § 125 Abs. 2 Z 2 lit. b gelten auch dann als erfüllt, wenn in sinngemäßer Anwendung des § 125 Abs. 3 festgestellt wurde, daß eine gleichwertige Ausbildung vorliegt.“

18. § 59 Abs. 2 erster Satz lautet:

„Fahrzeuge im Besitz des Bundes, der Länder, der Gemeindeverbände, der Ortsgemeinden mit mehr als 50 000 Einwohnern, der von diesen Gebietskörperschaften unter ihrer Haftung betriebenen Unternehmungen sowie Fahrzeuge von Verkehrsunternehmungen im ausschließlichen Eigentum des Bundes sind von der im Abs. 1 angeführten Versicherungspflicht ausgenommen.“

19. § 82 Abs. 5 erster Satz lautet:

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

20. § 101 Abs. 5 lautet:

„Transporte, bei denen die im Abs. 1 lit. a bis c angeführten oder die gemäß Abs. 6 festgesetzten Voraussetzungen nicht erfüllt werden, und Langgutfahren, bei denen die Länge des Kraftfahrzeuges oder des letzten Anhängers samt der Ladung mehr als 16 m beträgt, sind nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes, in dessen örtlichem Wirkungsbereich der Transport durchgeführt werden soll, zulässig; dies gilt nicht für die Beförderung im Vorlauf- und Nachlaufverkehr, sofern die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte bei der Beförderung von kranbaren Sattelanhängern 39 000 kg und bei der Beförderung von Containern und Wechselaufbauten 42 000 kg nicht überschreitet. Diese Bewilligung darf höchstens für die Dauer von drei Monaten und nur bei Vorliegen folgender Voraussetzungen erteilt werden:

1. Beförderung einer unteilbaren Ladung oder andere besondere Gegebenheiten, unter denen diese Fahrzeuge verwendet werden, und
2. wenn die Beförderung — ausgenommen Beförderungen bei denen die Be- und Entladestelle nicht mehr als 65 km Luftlinie voneinander entfernt sind — wenigstens zum größten Teil der Strecke mit einem anderen, umweltverträglicheren Verkehrsträger (insbesondere Bahn, Schiff) nicht oder nur mit

unvertretbar hohem Aufwand durchgeführt werden kann.

In allen Fällen ist in der Bewilligung die höchste zulässige Fahrgeschwindigkeit vorzuschreiben. Soweit dies nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit nötig ist, ist die Bewilligung nur unter den entsprechenden Auflagen oder zeitlichen, örtlichen oder sachlichen Einschränkungen der Gültigkeit zu erteilen. § 36 lit. c, § 39 Abs. 3 und § 40 Abs. 4 sind sinngemäß anzuwenden. Die Behörden sind verpflichtet über solche Anträge ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber drei Monate nach deren Einlangen den Bescheid zu erlassen.“

21. § 102 Abs. 1 dritter Satz lautet:

„Lenker von Lastkraftwagen und Sattelzugfahrzeugen mit einem Eigengewicht von mehr als 3 500 kg oder von Omnibussen haben dafür zu sorgen, daß der Wegstreckennmesser und der Fahrtschreiber auf Fahrten in Betrieb sind und daß im Fahrtschreiber ein der Verordnung gemäß Abs. 13 entsprechendes, ordnungsgemäß ausgefülltes Schaublatt eingelegt ist; es darf pro Person und pro Einsatzzeit im Sinne des § 16 AZG, BGBl. Nr. 461/1969, in der Fassung BGBl. Nr. 473/1992, nur ein Schaublatt im Fahrtschreiber eingelegt sein, in das der Name des Lenkers einzutragen ist; die Schaublätter der laufenden Woche sowie in jedem Fall das Schaublatt für den letzten Tag der vorangegangenen Woche, an dem er gefahren ist, sind mitzuführen; die Lenker haben auf Verlangen der Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht diesen das Schaublatt des Fahrtschreibers oder des Kontrollgerätes gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr sowie die mitgeführten Schaublätter auszuhandigen.“

22. § 102 Abs. 1 wird angefügt:

„Für das Kontrollgerät gemäß Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 dürfen ebenfalls nur Schaublätter verwendet werden, die der Verordnung gemäß Abs. 13 entsprechen.“

23. Nach § 102 Abs. 11 wird eingefügt:

„(11 a) Die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Straßenaufsicht haben die Einhaltung der Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr, ABl. Nr. 370 vom 31. Dezember 1985, S 1, hinsichtlich des Mindestalters und der Lenk- und Ruhezeiten (Artikel 5 ff) sowie des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR), BGBl. Nr. 518/1975, in der Fassung BGBl. Nr. 203/1993, zu kontrollieren. Zur Feststellung einer Überschrei-

tung der höchstzulässigen Lenkzeit oder Unterschreitung der vorgeschriebenen Ruhezeit können auch Aufzeichnungen der Schaublätter vom Fahrtschreiber oder vom Kontrollgerät herangezogen werden. Die Organe der Arbeitsinspektion haben die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Straßenaufsicht im Falle gemeinsamer Kontrollen nach Möglichkeit zu unterstützen.

(11 b) Die Kontrollen sind regelmäßig und in der Weise durchzuführen, daß jedenfalls der Richtlinie des Rates Nr. 88/599/EWG vom 23. November 1988 über einheitliche Verfahren zur Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr entsprochen wird.

(11 c) Wird von den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht eine Übertretung der Bestimmungen über das Mindestalter, die Lenk- und Ruhezeiten oder der Schaublatteführung durch einen Lenker festgestellt, der in einem Dienstverhältnis zu einem Unternehmen steht (unselbständiger Lenker), so haben sie hievon das örtlich zuständige Arbeitsinspektorat zu verständigen. In dieser Verständigung sind der Name des Lenkers, das Kennzeichen des Fahrzeuges, Zeit und Ort der Tatbegehung sowie der Name des Arbeitgebers anzugeben.

(11 d) Auf Fahrten, für die das Europäische Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR), BGBl. Nr. 518/1975, in der Fassung BGBl. Nr. 203/1993, gilt, bestimmen sich das Mindestalter sowie die Lenk- und Ruhezeiten nach Maßgabe der Verordnung (EWG) 3820/85 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr ABl. Nr. L 370 vom 31. Dezember 1985, S 1.“

24. Im § 102 Abs. 12 wird der Punkt am Ende der lit. h durch einen Beistrich ersetzt, und es wird angefügt:

- „i) des § 102 Abs. 1 dritter Satz, wenn die erforderlichen Schaublätter nicht mitgeführt, nicht ordnungsgemäß ausgefüllt oder nicht ausgehändigt werden.
- j) der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr ABl. Nr. L 370 vom 31. Dezember 1985, S 8, hinsichtlich der Vorschriften über die Benutzung des Schaublattes (Art. 13 ff).
- k) der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr, ABl. Nr. 370 vom 31. Dezember 1985, S 1, hinsichtlich der Vorschriften über die zulässige Lenkzeit, einzulegende Unterbrechung und Einhaltung der erforderlichen Ruhezeit (Art. 6 bis 9).“

25. nach § 102 Abs. 12 wird angefügt:

„(13) Durch Verordnung sind die näheren Bestimmungen hinsichtlich Aussehen und Handhabung der Schaublätter des Fahrtschreibers und Kontrollgerätes festzusetzen.“

26. § 104 Abs. 9 lautet:

„Das Ziehen von Anhängern oder das Verwenden von Sattelkraftfahrzeugen ist, wenn die für die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte oder die für die größte Länge oder die für die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte und für die größte Länge festgesetzten Höchstgrenzen überschritten werden, nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes zulässig, in dessen örtlichem Wirkungsbereich die Anhänger gezogen oder die Sattelkraftfahrzeuge verwendet werden sollen. Diese Bewilligung darf höchstens für die Dauer von drei Monaten und nur zum Zwecke der Erprobung oder nur bei Vorliegen folgender Voraussetzungen erteilt werden:

1. Beförderung unteilbarer Güter oder andere besondere Gegebenheiten, unter denen diese Fahrzeuge verwendet werden, und
2. wenn die Beförderung — ausgenommen Beförderungen, bei denen die Be- und Entladestelle nicht mehr als 65 km Luftlinie voneinander entfernt sind — wenigstens zum größten Teil der Strecke mit einem anderen, umweltverträglicheren Verkehrsträger (insbesondere Bahn, Schiff) nicht oder nur mit unvertretbar hohem Aufwand durchgeführt werden kann.

In allen Fällen ist in der Bewilligung die höchste zulässige Fahrgeschwindigkeit vorzuschreiben. Soweit dies nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit nötig ist, ist die Bewilligung nur unter den entsprechenden Auflagen oder zeitlichen, örtlichen oder sachlichen Einschränkungen der Gültigkeit zu erteilen. § 36 lit. c, § 39 Abs. 3 und § 40 Abs. 4 sind sinngemäß anzuwenden. Die Behörden sind verpflichtet über solche Anträge ohne unnötigen Aufschub spätestens aber drei Monate nach deren Einlangen den Bescheid zu erlassen.“

27. § 109 Abs. 1 lit. a lautet:

„a) österreichische Staatsbürger sind und das 27. Lebensjahr vollendet haben, wobei Angehörige einer Vertragspartei des Europäischen Wirtschaftsraumes österreichischen Staatsbürgern gleichgestellt sind.“

28. Nach § 123 Abs. 2 wird eingefügt:

„(2 a) 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.“

29. Nach § 123 Abs. 3 wird eingefügt:

„(3 a) Die Bestätigung, aus der die Anzahl der für ein Fahrzeug zu verwendenden Ökopunkte hervorgeht (COP-Dokument), ist von dem Landeshauptmann auszustellen, der das Fahrzeug gemäß § 31 genehmigt hat. Das COP-Dokument ist von der Entrichtung von Stempelgebühren und Bundesverwaltungsabgaben befreit; das gilt auch für im Ausland ausgestellte COP-Dokumente.“

30. In den §§ 124 Abs. 2 Z 2, 125 Abs. 2 Z 2, 126 Abs. 2 Z 2 und 126 Abs. 3 Z 2 wird der lit. a jeweils angefügt: „wobei Angehörige einer Vertragspartei des Europäischen Wirtschaftsraumes österreichischen Staatsbürgern gleichgestellt sind.“

31. § 134 Abs. 1 erster Satz lautet:

„Wer diesem Bundesgesetz, den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen, Bescheiden oder sonstigen Anordnungen, den Artikeln 5 bis 9 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr, ABl. Nr. L 370 vom 31. Dezember 1985, S 1 sowie der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr ABl. Nr. L 370 vom 31. Dezember 1985, S 8, geändert durch Verordnung (EWG) Nr. 3572/90, ABl. Nr. L 353 vom 17. Dezember 1990, S 12, zuwiderhandelt, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist mit einer Geldstrafe bis zu 30 000 S, im Falle ihrer Uneinbringlichkeit mit Arrest bis zu sechs Wochen zu bestrafen.“

32. § 134 Abs. 3 lautet:

„(3) Bei Übertretungen des § 4 Abs. 7, 7 a und 8 in Verbindung mit § 101 Abs. 1 lit. a, des § 99 Abs. 1 erster Satz und Abs. 5 auf Freilandstraßen, des § 102 Abs. 1 dritter Satz und Abs. 3 dritter Satz, des § 106 Abs. 1 a und Abs. 4 sowie bei mit Meßgeräten festgestellten Überschreitungen einer ziffernmäßig festgesetzten erlaubten Höchstgeschwindigkeit (§ 98) im Ausmaß von 20 bis 30 km/h kann § 50 VStG 1950 mit der Maßgabe angewendet werden, daß Geldstrafen bis 500 S sofort eingehoben werden.“

Dies gilt auch für Übertretungen der Artikel 5 bis 9 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr, ABl. Nr. L 370 vom 31. Dezember 1985, S 1 und des Artikels 15 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr, ABl. Nr. L 370 vom 31. Dezember 1985, S 8, geändert durch Verordnung (EWG) Nr. 3572/90, ABl. Nr. L 353 vom 17. Dezember 1990, S 12.“

33. § 134 Abs. 3 a lautet:

„Zur Feststellung einer Überschreitung einer ziffernmäßig festgesetzten Höchstgeschwindigkeit können auch Aufzeichnungen der Schaublätter des Fahrtschreibers oder Kontrollgerätes herangezogen werden. Dabei gilt der Ort der Aushändigung des im Fahrtschreiber oder im Kontrollgerät eingelegten Schaublattes gemäß § 102 Abs. 1 dritter Satz, vierter Halbsatz als Ort der Begehung der Übertretung, wenn

- a) die Übertretung mit dem Fahrtschreiber oder mit dem Kontrollgerät festgestellt wurde und
- b) aus dem Schaublatt ersichtlich ist, daß sie nicht früher als zwei Stunden vor seiner Aushändigung begangen wurde;

wurden in dieser Zeit mehrere derartige Übertretungen begangen, so sind sie als eine Übertretung zu ahnden. § 2 Abs. 1 VStG bleibt unberührt.“

34. Nach § 136 Abs. 4 wird angefügt:

„(5) Mit der Vollziehung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr ABl. Nr. L 370 vom 31. Dezember 1985, S 8, geändert durch Verordnung (EWG) Nr. 3572/90, ABl. Nr. L 353 vom 17. Dezember 1990, S 12, ist der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betraut.“

(6) Mit der Vollziehung der Artikel 2, 4, 5 bis 9 und 11 bis 13 sowie 16 und 17 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr, ABl. Nr. L 370 vom 31. Dezember 1985, S 1, ist der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betraut.“

## Artikel II

(1) Fahrzeuge, die bereits genehmigt sind, aber nicht mit einem Kontrollgerät im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr ausgerüstet sind, dürfen noch bis zum 31. Dezember 1994 im Bundesgebiet verwendet werden.

(2) Von Art. I Z 9 (§ 24 a) sind Fahrzeuge ausgenommen, die vor dem 1. Jänner 1988 erstmals zum Verkehr zugelassen worden sind.

(3) Fahrzeuge, die zwischen dem 1. Jänner 1988 und dem 1. Jänner 1995 erstmals zum Verkehr zugelassen worden sind, müssen ab 1. Jänner 1995 dem Art. I Z 9 (§ 24 a) entsprechen.

## Artikel III

(1) Dieses Bundesgesetz tritt, sofern Abs. 2 nichts anderes bestimmt, mit dem Inkrafttreten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum in Kraft.

## 1039 der Beilagen

11

(2) In Kraft tritt:

- a) Art. I Z 29 (hinsichtlich § 123 Abs. 3 a erster Satz) mit 1. Dezember 1992;
- b) Art. I Z 6, Z 9 (hinsichtlich § 24 a Abs. 5, 6 und 7), Z 10, Z 13, Z 14, Z 16, Z 17, Z 18, Z 19, Z 20, Z 26, Z 29 (hinsichtlich § 123 Abs. 3 a zweiter Satz) und Z 32 (hinsichtlich § 134 Abs. 3 erster Satz) mit Ablauf des Tages der Kundmachung;
- c) Art. I Z 28 mit 1. Juni 1993;
- d) Art. I Z 9 (hinsichtlich § 24 a Abs. 1, 2, 3 und 4) mit 1. Jänner 1995.

(3) Verordnungen auf Grund dieses Bundesgesetzes können bereits von dem seiner Kundmachung folgenden Tag an erlassen werden. Sie dürfen jedoch frühestens mit dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes in Kraft treten.