

84 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XXII. GP

Bericht des Verkehrsausschusses

über die Regierungsvorlage (23 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967 (22. KFG-Novelle) und die 4. Kraftfahrzeuggesetz-Novelle geändert werden

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 Dieselmotoren 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 Eurosuper. 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 Untersuchungsmaß 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 Dieselmotoren 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.")

- 2 -

Der Verkehrsausschuss hat die gegenständliche Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 14. Mai 2003 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich die Abgeordneten **Petra Bayr**, Dr. Evelin **Lichtenberger**, Werner **Miedl**, Martin **Preineder**, Erwin **Hornek**, Dipl.-Ing. Mag. Roderich **Regler** sowie der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie **Hubert Gorbach**.

Bei der Abstimmung wurde der in der Regierungsvorlage enthaltene Gesetzentwurf unter Berücksichtigung eines Abänderungsantrages der Abgeordneten Werner **Miedl** und Mag. Eduard **Mainoni** teils einstimmig, teils mit Mehrheit angenommen.

Dem Abänderungsantrag war folgende Begründung beigegeben:

Zu Punkt 1 (§ 20 Abs. 1 lit. d):

Hier wird die Liste der Fahrzeuge, die ex lege Blaulicht führen dürfen, ergänzt um Fahrzeuge, die von gemäß § 97 Abs. 2 StVO 1967 beeedeten Straßenaufsichtsorganen zur Begleitung von Sondertransporten verwendet werden. Aufgrund einer Anordnung des Bundesministeriums für Inneres dürfen seit 1. Jänner 2003 die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes keine Transportbegleitungen mehr durchführen. Auch in den Fällen, in denen bisher die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes Sondertransporte begleitet haben (das war bei besonders großen, schweren oder breiten Transporten der Fall), müssen nunmehr für diesen Zweck als Organe der Straßenaufsicht beeedete private Transportbegleiter herangezogen werden. Die zusätzliche Absicherung des Transportes mit Blaulicht (wie bisher bei den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes) ist dabei äußerst zweckmäßig. Durch die vorgeschlagene Regelung wird dieser Fall abgedeckt und es werden dadurch aufwendige Blaulichtbewilligungen in Einzelfällen, die wiederum für die jeweiligen Transportbegleitorgane auszusprechen wären, vermieden. Das Recht zur Führung von Blaulicht ist lediglich auf die Dauer der Transportbegleitung beschränkt. Danach ist das Blaulicht wieder zu entfernen.

Zu Punkt 2 (§ 34 Abs. 3):

Es wird lediglich ein redaktionelles Versehen berichtigt. Durch die Neufassung des § 28 Abs. 3 werden die bisherigen *literae in Ziffern* umgeändert. Daher soll auch der Verweis in § 34 Abs. 3 angepasst werden.

Zu Punkt 3 (§ 48a Abs. 3):

Bisher war hinsichtlich der Entrichtung des Verkehrssicherheitsbeitrages vorgesehen, diesen mittels eines zur postalischen Einzahlung geeigneten Beleges an den Verkehrssicherheitsfonds zu entrichten oder bar oder mittels Karte usw. bei der Behörde zu entrichten. Zur Verfahrensbeschleunigung ist es angeraten, die Möglichkeit die Einzahlung mittels Erlagschein direkt beim Verkehrssicherheitsfonds zu streichen. Durch die Einzahlung (auch mittels Erlagschein) bei der Behörde hat diese sofort die Rückmeldung, dass bezahlt worden ist. Bisher musste die Behörde immer auf die Rückmeldung durch den Verkehrssicherheitsfonds warten.

- 3 -

Zu Punkt 4 (§ 57a Abs. 3):

Die längeren Begutachtungsintervalle (3/2/1) sollen auch für bestimmte landwirtschaftliche Fahrzeuge (Zugmaschinen, Motorkarren, selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Transportkarren) mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h gelten.

Zu Punkt 5 (§ 132 Abs. 10):

Die neuen längeren Begutachtungsintervalle sollen auch für bereits zugelassene Fahrzeuge gelten. Die Zulassungsbesitzer erhalten die Möglichkeit die Plakette ohne Begutachtung gegen eine neue, die nach den neuen Fristen gelocht ist, auszutauschen.

Zu Punkt 6 (§ 135 Abs. 12):

Die neuen längeren Begutachtungsintervalle sollen mit 1. Oktober 2003 in Kraft treten. "

- 4 -

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

Wien, 2003 05 14

Mag. Eduard Mainoni
Berichterstatter

Kurt Eder
Obmann