

**Gruppe Straße**

Abteilung ST 4 - Rechtsbereich Kraftfahrzeugwesen und Fahrzeugtechnik

Stubenring 1, 1011 Wien

Telefon: +43 (1) 711 00-5317

Telefax: +43 (1) 711 00-15072

GZ. 170031/1-II/ST4/04 DVR 0000175

An

lt. Verteiler Begutachtung

Wien, am 6. Mai 2004

**Betreff: Nachhang zum Entwurf einer 24. KFG-Novelle;
Begutachtung**

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie übermittelt im Nachhang zum bereits begutachteten Entwurf einer (damals als 23. bezeichneten) KFG-Novelle den Entwurf einer 24. KFG-Novelle samt Erläuterungen mit der Bitte um Stellungnahme bis spätestens

3. Juni 2004.

Sollte bis zum oben angeführten Termin eine Stellungnahme nicht einlangen, darf angenommen werden, dass der Entwurf dieser Novelle keinen Anlass zu einer Äußerung gibt.

Es wird ersucht, Stellungnahmen möglichst mittels elektronischer Post an
Karin.wagner@bmvit.gv.at zu senden.

Unter einem wird ersucht,

1. 25 Kopien der do. Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates zuzuleiten
2. nach Möglichkeit dem Präsidium des Nationalrates die allenfalls abgegebene Stellungnahme auch auf elektronischem Weg unter der Email-Adresse
„begutachtungsverfahren@parlament.gv.at“ zu übermitteln und
3. dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hievon Mitteilung zu machen.

GZ. 170031/1-II/ST4/04



Für die Ämter der Landesregierungen, die Verbindungsstelle der Bundesländer, den österreichischen Gemeindebund und den österreichischen Städtebund ergeht der Hinweis, dass die gegenständliche Übermittlung gleichzeitig als Versendung aufgrund des Art. 1 Abs. 1 und 4 der Vereinbarung zwischen dem Bund, den Ländern und den Gemeinden über einen Konsultationsmechanismus und einen künftigen Stabilitätspakt der Gebietskörperschaften, BGBl. I Nr. 35/1999, anzusehen ist. Innerhalb der oben genannten Frist kann gemäß Art. 2 dieser Vereinbarung beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie das Verlangen gestellt werden, dass im Konsultationsgremium Verhandlungen über die durch dieses Vorhaben im Fall seiner Verwirklichung dem Antragsteller zusätzlich verursachten finanziellen Ausgaben einschließlich zusätzlicher Personalkosten aufgenommen werden.

Beilage**Für den Bundesminister:**

i.A. MR Dr. Gerhard Gattermeyer

Ihr Sachbearbeiter:

Dr. Wilhelm Kast

Tel.: +43 (1) 711 00-5317, Fax-DW: 15072

wilhelm.kast@bmvit.gv.at

Für die Richtigkeit**der Ausfertigung:****Wagner**


Gruppe Straße

Abteilung ST 4 - Rechtsbereich Kraftfahrzeugwesen und Fahrzeugtechnik

Stubenring 1, 1011 Wien
 Telefon: +43 (1) 711 00-5317
 Telefax: +43 (1) 711 00-15072

Entwurf
Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967 geändert wird (24. KFG-Novelle)

Der Nationalrat hat beschlossen:

Das Kraftfahrgesetz 1967, BGBl. Nr. 267, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 29/2004, wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Abs. 1 wird die bisherige Z 26b als Z 26c bezeichnet und als neue Z 26b wird eingefügt:

„26b. Starrdeichselanhänger ein nicht unter Z 12 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 Vertikalmomente übertragen kann, und nach seiner Bauart ein Teil seines Gesamtgewichtes von dem Zugfahrzeug getragen wird;“

2. In § 2 Abs. 1 lautet die (nunmehrige) Z 26c:

„26c. Zentralachsanhänger ein Starrdeichselanhänger, dessen Achse(n) nahe dem Schwerpunkt des (gleichmäßig beladenen) Fahrzeuges so angeordnet ist (sind), dass nur eine geringfügige statische vertikale Last, die 10% des größten Gewichtes des Anhängers nicht übersteigt, oder eine Belastung von 1 000 daN auf das Zugfahrzeug übertragen wird, wobei der jeweils niedrigere Wert berücksichtigt wird;“

3. In § 2 Abs. 1 Z 33b wird das Wort „Zentralachsanhänger“ ersetzt durch das Wort „Starrdeichselanhänger“.

4. In § 2 Abs. 1 Z 45 wird angefügt:

„als unteilbar gelten auch zur unteilbaren Ladung gehörende Ballastgewichte und Zubehör, sofern dieses 10 % des Gewichtes der unteilbaren Ladung nicht überschreitet;“

5. In § 3 Abs. 1 Z 4.4 wird das Wort „Zentralachsanhänger“ ersetzt durch das Wort „Starrdeichselanhänger“.

6. In § 4 Abs. 7 werden in Z 1 und Z 7 jeweils nach dem Wort „Sattelanhänger“ die Wörter „und Starrdeichselanhänger“ eingefügt.

7. § 4 Abs. 7 Z 6 lautet:

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

8. In § 4 Abs. 7 wird der Punkt am Ende der Z 7 durch einen Beistrich ersetzt und folgende Z 8 angefügt:

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

9. § 4 Abs. 7a lautet:

„(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

GZ. 170031/1-II/ST4/04



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

10. § 16 Abs. 1 lautet:

„(1) Für Anhänger gelten die Bestimmungen des § 14 über die hinteren Leuchten und Rückstrahler. Nebelschlussleuchten und Rückfahrscheinwerfer 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 Dreieckes nach oben gerichtet ist. Anhänger, deren größte Breite 80 cm nicht übersteigt und die dazu bestimmt sind, mit einspurigen Krafträder 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.“

11. In § 20 Abs. 1 lit. d wird das Wort „Zollwache“ durch den Ausdruck „Finanzverwaltung (Zoll- und Steuerverwaltung)“ ersetzt.

12. In § 24 Abs. 2 lit. b wird das Wort „Zollwache“ durch das Wort „Finanzverwaltung“ ersetzt.

13. § 24a Abs. 1 lautet:

„(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 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.“

14. In § 24a Abs. 2 lit. b wird das Wort „Zollwache“ durch das Wort „Finanzverwaltung“ ersetzt.

15. § 24a Abs. 2 lit. g lautet:

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

16. In § 28 Abs. 3 lit. a wird angefügt:

„bei Starrdeichselanhängern auch die höchste zulässige Stützlast,“

17. In § 28 Abs. 3 wird angefügt:

„Bei Starrdeichselanhängern kann das höchste zulässige Gesamtgewicht als Summe der höchsten zulässigen Stützlast und der höchsten zulässigen Achslast(en) festgesetzt werden.“

18. In § 40 Abs. 1 lit. a wird das Wort „Zollwache“ durch das Wort „Finanzverwaltung“ ersetzt.

19. In § 48 Abs. 1 Z 2 wird das Wort „Zollwache“ durch das Wort „Finanzverwaltung“ ersetzt.

20. In § 48 Abs. 4 wird das Wort „Zollwache“ durch das Wort „Finanzverwaltung“ ersetzt.

21. § 57 Abs. 4 lautet:

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

GZ. 170031/1-II/ST4/04



zeuge 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 sinngemäßer 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.“

22. *In § 87 Abs. 1 wird das Wort „Zollwache“ durch das Wort „Finanzverwaltung“ ersetzt.*

23. *§ 101 Abs. 1 lit. a lautet:*

„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, einer dieser Stützlasten, bei Sattelkraftfahrzeugen abzüglich der größeren der höchsten zulässigen Sattellasten beider Fahrzeuge, wenn diese gleich sind, einer dieser Sattellasten durch die Beladung nicht überschritten werden,“

24. *In § 102 Abs. 10 lautet der erste Satz:*

„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 mitzuführen.“

25. *§ 123 Abs. 2a entfällt.*

26. *Nach § 132 Abs. 17 wird folgender Abs. 18 angefügt:*

„(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 BGBI. 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 BGBI. I Nr. xxx/2004 ab 1. Jänner 2006, wenn die Fahrzeuge sowohl im innerstaatlichen als auch im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden und ab 1. Jänner 2007, wenn die Fahrzeuge ausschließlich im innerstaatlichen Verkehr eingesetzt werden, entsprechen.“

27. *Im § 135 wird folgender Abs. 14 angefügt:*

„(14) § 24a Abs. 1 und § 24a Abs. 2 lit. g in der Fassung des Bundesgesetzes BGBI. I Nr. xxx/2004 tritt mit 1. Jänner 2005 in Kraft. § 102 Abs. 10 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBI. I Nr. xxx/2004 tritt mit 1. Jänner 2008 in Kraft.“

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 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 Entwurfs:

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, 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 vorgeschrieben.

Besonderer Teil

Zu Z 1 (§ 2 Abs. 1 Z 26b):

Bisher war in der bisherigen Z 26b lediglich der Zentralachsanhänger definiert. Bei Zentralachsanhängern handelt es sich aber lediglich um bestimmte Unterformen eines Starrdeichselanhängers. Es soll daher eine eigene Definition des Starrdeichselanhängers im KFG verankert werden. Die aufgrund der besonderen Konstruktion der Starrdeichselanhänger erforderlichen Adaptionen der kraftfahrrichtlichen 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 26c):

Der bisher in der Z 26b definierte Zentralachsanhänger wird nunmehr in die Z 26c verschoben. Es wird in der Definition lediglich ergänzt, dass es sich bei einem Zentralachsanhänger um einen Starrdeichselanhänger handelt.

Zu Z 3 (§ 2 Abs. 1 Z 33b):

Auch hier wird auf den Oberbegriff Starrdeichselanhänger und nicht mehr auf den Zentralachsanhänger abgestellt.

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 Landung 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 Ausnahmewilligung 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 4.4):

Auch hier wird anstelle des Begriffes Zentralachsanhänger auf den Oberbegriff Starrdeichselanhänger abgestellt.

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 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 Ausnahmewilligung 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 (§ 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 11 (§ 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 beschränkt werden auf Zoll- und Steuerverwaltung.

Zu Z 12 (§ 24 Abs. 2 lit. b):

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

Zu Z 13 (§ 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 Gelenkkraftfahrzeuge, Spezialkraftwagen und selbstfahrende Arbeitsmaschinen, die bisher nicht davon erfasst waren, ausgedehnt. 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 14 (§ 24a 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. 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 16 (§ 28 Abs. 3 lit. a):

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 17 (§ 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 festgesetzt werden kann.

Zu Z 18 (§ 40 Abs. 1 lit. a):

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

Zu Z 19 (§ 48 Abs. 1 Z 2):

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

Zu Z 20 (§ 48 Abs. 4):

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

Zu Z 21 (§ 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 besondern 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 22 (§ 87 Abs. 1):

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

Zu Z 23 (§ 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 24 (§ 102 Abs. 10):

Hier wird für den Lenker von mehrspurigen Kraftfahrzeugen eine Verpflichtung normiert, geeignete Warnkleidung, die der ÖNORM EN 471 zu entsprechen hat, mitzuführen. In anderen europäischen Staaten wurden Regelungen eingeführt, wonach Lenker von Kraftfahrzeugen beim Aufstellen des Pannendreiecks reflektierende Warnwesten tragen müssen. Hier wird zumindest das Mitführen reflektierender Warnkleidung vorgeschrieben. Ob diese auch getragen wird obliegt dem Ermessen des Lenkers bzw. beförderter Personen. 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.

Zu Z 25 (§ 123 Abs. 2a):

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

Zu Z 26 (§ 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 27 (§ 135 Abs. 14):

Die Bestimmung über den Geschwindigkeitsbegrenzer soll mit 1. Jänner 2005 in Kraft treten. Die neue Bestimmung über das Mitführen von reflektierender Warnkleidung soll erst mit 1. Jänner 2008 in Kraft treten, damit ausreichend Vorlaufzeit gegeben ist.

Textgegenüberstellung	
Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
<p>§ 2. (1) Z 26a ...</p> <p>26b. Zentralachsanhänger ein nicht unter Z 12 fallender Anhänger, der mit einer starren Zugeinrichtung ausgerüstet ist und dessen Achse(n) nahe dem Schwerpunkt des (gleichmäßig beladenen) Fahrzeuges so angeordnet ist (sind), daß nur eine geringfügige statische vertikale Last, die 10% des größten Gewichtes des Anhängers nicht übersteigt, oder eine Belastung von 1 000 daN auf das Zugfahrzeug übertragen wird, wobei der jeweils niedrigere Wert berücksichtigt wird;</p>	<p>§ 2. (1) Z 26a ...</p> <p>26b. Starrdeichselanhänger ein nicht unter Z 12 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 Vertikalmomente übertragen kann, und nach seiner Bauart ein Teil seines Gesamtgewichtes von dem Zugfahrzeug getragen wird;</p>
<p>§ 2. (1) Z 26a ...</p>	<p>§ 2. (1) Z 26a ...</p> <p>26c. Zentralachsanhänger ein Starrdeichselanhänger, dessen Achse(n) nahe dem Schwerpunkt des (gleichmäßig beladenen) Fahrzeuges so angeordnet ist (sind), dass nur eine geringfügige statische vertikale Last, die 10% des größten Gewichtes des Anhängers nicht übersteigt, oder eine Belastung von 1 000 daN auf das Zugfahrzeug übertragen wird, wobei der jeweils niedrigere Wert berücksichtigt wird;</p>
<p>§ 2. (1) Z 33a ...</p> <p>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;</p>	<p>§ 2. (1) Z 33a ...</p> <p>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 Starrdeichselanhängern 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;</p>
<p>§ 2. (1) Z 44 ...</p> <p>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,</p>	<p>§ 2. (1) Z 44 ..</p> <p>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-</p>

	baren Ladung gehörende Ballastgewichte und Zubehör, sofern dieses 10 % des Gewichtes der unteilbaren Ladung nicht überschreitet;
§ 3. (1) Z 4.3 ... 4.4 Zentralachsanhänger, jeweils unterteilt in:	§ 3. (1) Z 4.3 ... 4.4 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, 18 000 kg,	§ 4. (1) bis (6) ... (7) Das Gesamtgewicht eines Kraftwagens oder Anhängers darf nicht überschreiten: 1. bei Fahrzeugen mit zwei Achsen, ausgenommen Starrdeichselanhänger, 18 000 kg,
§ 4. (1) bis (7) Z 1 bis Z 5... 6. bei Einachsanhängern 10 000 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, 24 000 kg.	§ 4. (1) bis (7) Z 1 bis Z 6 ... 7. bei Anhängern mit mehr als zwei Achsen, ausgenommen Starrdeichselanhänger, 24 000 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 Wechselauflaufbauten 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.	§ 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 Wechselauflaufbauten 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 darf 18,75 m, von Sattelkraftfahrzeugen jedoch 16,5 m nicht überschreiten.
§ 16. (1) Für Anhänger gelten die Bestimmungen des § 14 über die hinteren Leuchten und Rückstrahler; die Rückstrahler müssen jedoch von den Lichtraus-	§ 16. (1) Für Anhänger gelten die Bestimmungen des § 14 über die hinteren Leuchten und Rückstrahler. Nebelschlussleuchten und Rückfahrscheinwerfer sind

<p>trittsflächen 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 Krafträder 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.</p>	<p>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 Krafträder 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.</p>
<p>§ 20. (1) lit. c ...</p> <p>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;</p>	<p>§ 20. (1) lit. c ...</p> <p>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 (Zoll- und Steuerverwaltung) 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;</p>
<p>§ 24. (1) bis (2) lit. a ...</p> <p>b) Mannschaftstransportfahrzeuge und Wasserwerfer (§ 3 Z. 3 des Waffen-gebrauchsgesetzes 1969, BGBI. Nr. 149), die zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Zollwache bestimmt sind, sowie Heeresmannschaftstransportfahrzeuge und</p>	<p>§ 24. (1) bis (2) lit. a ...</p> <p>b) Mannschaftstransportfahrzeuge und Wasserwerfer (§ 3 Z. 3 des Waffen-gebrauchsgesetzes 1969, BGBI. Nr. 149), die zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Finanzverwaltung bestimmt sind, sowie Heeresmannschaftstransportfahrzeuge und</p>
<p>§ 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 begrenzen. Dieser beträgt für Omnibusse 100 km/h, für Lastkraftwagen und Sattelzugfahrzeuge 85 km/h.</p>	<p>§ 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 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.</p>

<p>§ 24a. (1) bis (2) lit. a ...</p> <p>b) Kraftfahrzeuge, die zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Zollwache bestimmt sind,</p>	<p>§ 24a. (1) bis (2) lit. a ...</p> <p>b) Kraftfahrzeuge, die zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Finanzverwaltung bestimmt sind,</p>
<p>§ 24a. (1) bis (2) lit. a</p> <p>g) Lastkraftwagen und Sattelzugfahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 85 km/h.</p>	<p>§ 24a. (1) bis (2) lit. a</p> <p>g) Fahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 90 km/h.</p>
<p>§ 28. (1) und (2) ...</p> <p>(3) Bei der Genehmigung sind festzusetzen:</p> <p>a) das höchste zulässige Gesamtgewicht, bei Sattelzugfahrzeugen und Sattelanhängern auch die höchste Sattellast,</p>	<p>§ 28. (1) und (2) ...</p> <p>(3) Bei der Genehmigung sind festzusetzen:</p> <p>a) das höchste zulässige Gesamtgewicht, bei Sattelzugfahrzeugen und Sattelanhängern auch die höchste Sattellast, bei Starrdeichselanhängern auch die höchste zulässige Stützlast,</p>
<p>§ 28. (2)...</p> <p>(3) Bei der Genehmigung sind festzusetzen:</p> <p>a) das höchste zulässige Gesamtgewicht, bei Sattelzugfahrzeugen und Sattelanhängern auch die höchste Sattellast,</p> <p>b) die höchsten zulässigen Achslasten,</p> <p>c) die größte Anzahl der Personen, die mit dem Fahrzeug und die auf jeder einzelnen Sitzbank befördert werden dürfen,</p> <p>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.</p> <p>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 Fahrzeugs entsprechend festzusetzen, höchstens jedoch mit den im § 4 Abs. 7 bis 8a angeführten Werten.</p>	<p>§ 28. (2)...</p> <p>(3) Bei der Genehmigung sind festzusetzen:</p> <p>a) das höchste zulässige Gesamtgewicht, bei Sattelzugfahrzeugen und Sattelanhängern auch die höchste Sattellast, bei Starrdeichselanhängern auch die höchste zulässige Stützlast,</p> <p>b) die höchsten zulässigen Achslasten,</p> <p>c) die größte Anzahl der Personen, die mit dem Fahrzeug und die auf jeder einzelnen Sitzbank befördert werden dürfen,</p> <p>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.</p> <p>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 Fahrzeugs entsprechend festzusetzen, höchstens jedoch mit den im § 4 Abs. 7 bis 8a angeführten Werten. Bei Starrdeichselanhängern kann das höchste zulässige Gesamtgewicht als Summe der höchsten zulässigen Stützlast und der höchsten zulässigen Achslast(en) festgesetzt werden.</p>
<p>§ 40. (1)</p> <p>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 Verfas-</p>	<p>§ 40. (1)</p> <p>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 Verfas-</p>

<p>sungsgerichtshofes und Verwaltungsgerichtshofes 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,</p>	<p>sungsgerichtshofes und Verwaltungsgerichtshofes 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,</p>
<p>§ 48. (1) Z 1 ...</p> <p>2. die zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes, der Zollwache, der Justizwache, des Bundesheeres oder der Finanzstrafbehörden bestimmt sind,</p>	<p>§ 48. (1) Z 1 ...</p> <p>2. die zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes, der Finanzverwaltung, der Justizwache, des Bundesheeres oder der Finanzstrafbehörden bestimmt sind,</p>
<p>§ 48. (1) bis (3) ...</p> <p>(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 Bereich 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.</p>	<p>§ 48. (1) bis (3) ...</p> <p>(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 Bereich 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.</p>
<p>§ 57. (1) bis (3) ...</p> <p>(4) Der Landeshauptmann hat für seinen örtlichen Wirkungsbereich auf Antrag Ziviltechniker des einschlägigen Fachgebietes, Vereine oder zur Reparatur von Kraftfahrzeugen oder Anhängern berechtigte Gewerbetreibende, die hinreichend über hiezu geeignetes, die Voraussetzungen des § 125 Abs. 2 Z 2 erfüllendes 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 sinn gemäßer Anwendung des § 125 Abs. 3 festgestellt wurde, daß eine gleichwertige</p>	<p>§ 57. (1) bis (3) ...</p> <p>(4) Der Landeshauptmann kann für seinen örtlichen Wirkungsbereich auf Antrag Ziviltechniker des einschlägigen Fachgebietes, Vereine oder zur Reparatur von Kraftfahrzeugen oder Anhängern berechtigte Gewerbetreibende, die hinreichend über hiezu geeignetes, die Voraussetzungen des § 125 Abs. 2 Z 2 erfüllendes 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</p>

Ausbildung vorliegt. Die Ermächtigung ist zu widerrufen, wenn die für die Ermächtigung vorgeschriebenen Voraussetzungen nicht mehr gegeben sind.	waren, unverzüglich dem Landeshauptmann anzuseigen. 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. 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.	§ 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) <ul style="list-style-type: none"> 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, durch die Beladung nicht überschritten werden, 	§ 101. (1) <ul style="list-style-type: none"> 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, einer dieser Stützlasten, bei Sattelkraftfahrzeugen abzüglich der größeren der höchsten zulässigen Sattellasten beider Fahrzeuge, wenn diese gleich sind, einer dieser Sattellasten durch die Beladung nicht überschritten werden,
§ 102. (1) bis (9) ... <ul style="list-style-type: none"> (10) erster Satz <ul style="list-style-type: none"> (10) Der Lenker hat auf Fahrten Verbandzeug, das zur Wundversorgung geeignet und in einem widerstandsfähigen Behälter staubdicht verpackt und gegen 	§ 102. (1) bis (9) ... <ul style="list-style-type: none"> (10) erster Satz <ul style="list-style-type: none"> (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.	Verschmutzung geschützt ist, sowie bei mehrspurigen Kraftfahrzeugen eine geeignete Warneinrichtung und eine geeignete, der ÖNORM EN 471 entsprechende Warnkleidung 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 Bundesgendarmerie (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.	§ 123. (1) bis (2) ... (2a) entfällt
§ 132. (1) bis (17) ...	§ 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 BGBI. 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 BGBI. I Nr. xxx/2004 ab 1. Jänner 2006, wenn die Fahrzeuge sowohl im innerstaatlichen als auch im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden und ab 1. Jänner 2007, wenn die Fahrzeuge ausschließlich im innerstaatlichen Verkehr eingesetzt werden, entsprechen.
§ 135. (1) bis (13) ...	§ 135. (1) bis (13) ... „(14) § 24a Abs. 1 und § 24a Abs. 2 lit. g in der Fassung des Bundesgesetzes BGBI. I Nr. xxx/2004 tritt mit 1. Jänner 2005 in Kraft. § 102 Abs. 10 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBI. I Nr. xxx/2004 tritt mit 1. Jänner 2008 in Kraft.