

Vorblatt

Inhalt:

Mit der vorliegenden 28. Novelle zum Kraftfahrgesetz sollen Erleichterungen für den kombinierten Verkehr und eine ausdrückliche Grundlage für Ausnahmegenehmigungen für die Zulassung von Fahrzeugen aus auslaufenden Serien geschaffen und die Bestimmungen über Kraftstoffuntersuchungen praxistgerechter gestaltet werden.

Weiters wird die neue EU-Verordnung 561/2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr berücksichtigt und eine Grundlage zur Erleichterung der Kontrolle der Entrichtung der Normverbrauchsabgabe, die Möglichkeit der Durchführung einer ZMR-Abfrage durch die Zulassungsstellen sowie die Möglichkeit der Ausgabe einer dritten Kennzeichentafel für Fahrradträger auf der Anhängerkupplung geschaffen.

Die vordere Kennzeichentafel für sog. Quads kann entfallen und in der Bestimmung über Ladungssicherung werden Erfahrungen der bisherigen Praxis berücksichtigt.

Daneben sind einige Adaptierungen im Hinblick auf die Genehmigungsdatenbank und einige redaktionelle Änderungen notwendig.

Alternativen:

Beibehaltung der derzeitigen unbefriedigenden Situation.

Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

keine

Finanzielle Auswirkungen:

Der Entwurf hat keine unmittelbaren finanziellen Auswirkungen für die Gebietskörperschaften.

Auch die aus der neuen Bestimmung des § 34a entstehenden Verfahren (Ausnahmen für Fahrzeuge aus auslaufenden Serien) führen zu keinen zusätzlichen finanziellen Belastungen, da der allenfalls entstehende Aufwand durch die dafür vorgesehene Verwaltungsabgabe abgedeckt ist. Eine konkrete Kostendarstellung ist seriöserweise nicht möglich, da nicht abgeschätzt werden kann, mit wie vielen Anträgen (verfahren) zu rechnen sein wird.

Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Die vorgeschlagenen Regelungen stehen nicht im Widerspruch zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union.

Besonderheiten des Normsetzungsverfahrens:

keine

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfes:

Mit der vorliegenden 28. Novelle zum Kraftfahrgesetz sollen wieder zeitgemäße Anpassungen des Kraftfahrgesetzes vorgenommen werden.

Ein Entwurf einer 28. KFG-Novelle war bereits im Frühjahr 2006 in Begutachtung. Die damals abgelehnten Bestimmungen wurden aus dem Entwurf entfernt und neue Vorschläge eingebaut. Der aktuelle Entwurf wird neuerlich zur Begutachtung gestellt.

Es sollen Erleichterungen für den kombinierten Verkehr und eine ausdrückliche Grundlage für Ausnahmegenehmigungen für die Zulassung von Fahrzeugen aus auslaufenden Serien geschaffen und die Bestimmungen über Kraftstoffuntersuchungen praxisgerechter gestaltet werden.

Weiters wird die neue EU-Verordnung 561/2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr berücksichtigt und eine Grundlage zur Erleichterung der Entrichtung der Normverbrauchsabgabe, die Möglichkeit der Durchführung einer ZMR-Abfrage durch die Zulassungsstellen sowie die Möglichkeit der Ausgabe einer dritten Kennzeichentafel für Fahrradträger auf der Anhängerkupplung geschaffen.

Die vordere Kennzeichentafel für sog. Quads kann entfallen und in der Bestimmung über Ladungssicherung werden Erfahrungen der bisherigen Praxis berücksichtigt.

Daneben sind einige Adaptierungen im Hinblick auf die Genehmigungsdatenbank und einige redaktionelle Änderungen notwendig.

Kompetenzgrundlage:

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

Besonderer Teil

Zu Artikel 1

Zu Z 1 (§ 4 Abs. 7a):

Bisher war die Möglichkeit der Ausnützung höherer Gewichte im Vorlauf- und Nachlaufverkehr auf die Verwendung von kranbaren Sattelanhängern und Containern und Wechselaufbauten beschränkt. Nunmehr sollen generell alle Fahrzeugkombinationen, die im kombinierten Verkehr unterwegs sind, die 44t Grenze ausnützen dürfen. Damit soll der kombinierte Verkehr gefördert und eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene unterstützt werden. Durch die verpflichtende Mitführung entsprechender Begleitpapiere wie Buchungs- bzw. Benutzungsbestätigung des Bahnunternehmens (vgl. § 102 Abs. 5 lit. h) kann auf der Straße auch kontrolliert werden, ob es sich tatsächlich um Vorlauf- oder Nachlaufverkehr handelt.

Zu Z 2 (§ 11 Abs. 6 bis 9):

Abs. 6 ermächtigt die Behörden Kraftstoffe bei allen in Verkehr Bringern von Kraftstoffen, insbesondere hinsichtlich der Einhaltung der Spezifikationen gemäß den Vorgaben der Kraftstoffverordnung 1999, zu kontrollieren. Im Sinne einer Klarstellung wird festgehalten, dass eine Probeentnahme auch während des Transports von Kraftstoffen erfolgen kann. Unter Tankstellen sind neben öffentlich zugänglichen Tankstellen auch Betriebstankstellen zu verstehen, also solche, die in Verbindung mit einer Garage betrieben werden, wenn von dieser Tankstelle Treibstoff nur an Benutzer der Garage abgegeben wird und überdies keine Werbung für den Vertrieb von Treibstoffen, insbesondere auch nicht durch die Hinweistafel „Tankstelle“, erfolgt.

Als Fahrzeuge kommen neben Kraftfahrzeugen gemäß § 2 Abs. 1 Z 1 dieses Bundesgesetzes samt etwaigen Anhängern gemäß § 2 Abs. 1 Z 1 dieses Bundesgesetzes, weiters insbesondere auch Fahrzeuge gemäß § 3 Z 8 Gefahrgutbeförderungsgesetz – GGBG, BGBl. I Nr. 1998/145, in Betracht. Während im Falle von Kraftfahrzeugen im Sinne dieses Bundesgesetzes die Probeziehung auch aus dem mit dem Motor verbundenen Tank ermöglicht wird, kann im Falle von sonstigen Fahrzeugen die Probeentnahme ausschließlich aus einem Tank (Tankfahrzeug, Kesselwagen, Aufsetztank, Wagen mit abnehmbaren Tanks, ortsbeweglichen Tank oder Tankcontainer) oder aus Ladetanks (Tankschiff) erfolgen. Als Beförderer ist das Unternehmen anzusehen, welches die Beförderung mit oder ohne Beförderungsvertrag

durchführt. Eine vorherige Verständigung von der bevorstehenden Probeziehung ist jedenfalls nicht erforderlich.

Zu Abs. 7:

Der Ermächtigung der Behörden in Abs. 6 entspricht eine Duldungs- und Mitwirkungsverpflichtung des Betriebsinhabers bzw. seiner Leute. „Betriebsinhaber“ ist dabei mit Blick auf den Bedeutungsgehalt des gewerberechtlichen Betriebsinhabers zu lesen, es kommt also insbesondere darauf an, wer den beprobten Betrieb, die Betriebsstätte oder den Standort in seiner Gewahrsame hat. Als dem Betriebsinhaber zurechenbare Personen kommen alle für ihn tätige Personen in Betracht, insbesondere Angestellte, Stellvertreter, Bevollmächtigte oder Beauftragte. Im Besonderen ist auch der Lenker eines beprobten Fahrzeuges, das keinem Betrieb zuzuordnen ist, zur Duldung verpflichtet. Ein Zuwiderhandeln gegen die Verpflichtungen des Abs. 6 und 7 kann den Tatbestand der Verwaltungsübertretung nach § 134 KFG erfüllen.

Zu Abs. 8:

Die Behörden können sich für die Entnahme der Probe wie auch für die Untersuchung der Probe sachkundiger Personen oder Einrichtungen bedienen.

Zu Abs. 9:

Aufgrund des regelmäßig geringen Einstandspreises der entnommenen Proben entfällt die Entschädigung für die entnommene Probe wegen dem im Hinblick auf die Größe des Entschädigungsbetrages unvertretbar hohen Verwaltungsaufwandes für das Entschädigungsverfahren. Die Höhe der der Behörde im Zusammenhang mit der Beprobung und mit der Untersuchung entstehenden Kosten hat der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft durch Verordnung tarifmäßig festzulegen. Diese Kosten können der Person oder Personenvereinigung auf deren Rechnung der beprobte Betrieb geführt wird, mit Mandatsbescheid gemäß § 57 AVG vorgeschrieben werden. Ein vereinfachtes Verwaltungsverfahren soll aus verwaltungsökonomischen Gründen ermöglicht werden, da es nur um die Vorschreibung von Kosten geht und aufgrund des regelmäßig klar gegebenen Sachverhalts die Durchführung eines Ermittlungsverfahrens nicht zweckmäßig erscheint und der Rechtsschutz der Beteiligten/Parteien keine Einschränkung erfährt.

Zu Z 3 (§ 13 Abs. 3):

Es soll ausdrücklich klargestellt werden, dass selbsttätige Kupplungen nicht für das Ankuppeln von land- oder forstwirtschaftlichen Anhängern oder gezogenen auswechselbaren Maschinen oder Geräten erforderlich sind.

Zu Z 4 (§ 20 Abs. 8):

Die Neugestaltung des äußeren Erscheinungsbildes der Fahrzeuge des öffentlichen Sicherheitsdienstes (silber-blau-rot) erfordert eine Anpassung des § 20 Abs. 8 KFG.

Das Design der neuen Exekutivdienstfahrzeuge setzt sich aus mehreren Komponenten zusammen, die auf die jeweilige Fahrzeugtype und das jeweilige Modell angepasst werden.

Wegen des unterschiedlichen Fuhrparks des Bundesministeriums für Inneres erscheint eine genaue Determinierung der Streifenhöhe (vergl. geltende Rechtslage) als nicht erstrebenswert, da das Design den jeweiligen Dimensionen der Fahrzeuge angepasst wird. Eine generell abstrakte Bestimmung kann dieser Zielsetzung besser Rechnung tragen.

Zu Z 5 (§ 22 Abs. 2):

Durch die Änderung im ersten Satz soll die Vorrichtung zum Abgeben von optischen Warnzeichen (Lichthupe) generell nur für Fahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h gelten. Bisher waren lediglich Motorfahräder ausgenommen. Mit dieser Änderung wird eine Erleichterung für Zugmaschinen und Motorkarren geschaffen, bei denen durch die Verpflichtung stets auch am Tag Licht zu verwenden solche zusätzlichen Vorrichtungen erforderlich geworden wären.

Zu Z 6 (§ 24 Abs. 2a):

Hier werden Ausnahmen von der Ausrüstung mit einem Kontrollgerät für bestimmte Fahrzeuge festgelegt. Bisher war in dieser Bestimmung lediglich eine Ausnahme für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen enthalten. Weiters waren gemäß der unmittelbar geltenden EU-Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 die in Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 genannten Fahrzeuge ex lege ausgenommen.

Die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 wird nunmehr durch die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ersetzt. Auch diese Verordnung sieht in ihrem Artikel 3 bestimmte Ausnahmen vor, die ex lege gelten. Einige der

bisherigen Ausnahmen des Artikels 4 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 wurden aber in den Artikel 13 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 verschoben und gelten nicht mehr direkt aufgrund der Verordnung. Die Mitgliedstaaten haben aber die Möglichkeit national Ausnahmen für diese Fahrzeuge zu schaffen. Diese Ausnahmemöglichkeit wird hiermit weitgehend ausgenützt.

Zu Z 7 (§ 28 Abs. 6):

Es handelt sich nur um eine redaktionelle Anpassung. Der Verweis auf Abs. 3 lit. d geht ins Leere und soll daher auf Abs. 3 Z 2 geändert werden.

Zu Z 8 (§ 28a Abs. 1 Z 1):

Der Verweis auf die Richtlinie 2004/66/EG ist nicht mehr aktuell. Die Richtlinie 2003/37/EG wurde mittlerweile durch die Richtlinie 2005/67/EG geändert.

Da die Betriebserlaubnisrichtlinien häufig geändert werden, werden im KFG in Hinkunft nur die Stammfassungen der drei Betriebserlaubnisrichtlinien genannt und die jeweils aktuelle Änderung in der KDV wiedergegeben.

Zu Z 9 (§ 28b Abs. 5a):

Bei Importfahrzeugen tritt oft das Problem auf, dass der Zulassungswerber lediglich über die Daten verfügt, die auf der Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II mindestens gefordert sind. Das selbe Problem wird auch zukünftig bei Einzelgenehmigungen aus anderen MS auftreten (neue Betriebserlaubnis-Richtlinie!), da die neue Betriebserlaubnis-Richtlinie in dem Genehmigungsdokument lediglich die Mindestdaten nach der Zulassungsdokument-Richtlinie vorschreibt. In diesen Fällen können die erforderlichen Daten nur mit hohem Aufwand ermittelt werden, wenn sie nicht vom Zulassungswerber der Landesprüfstelle zur Verfügung gestellt werden. Daher soll die gesetzliche Grundlage geschaffen werden, dass dieser verpflichtet ist, einen Mindestumfang an Daten zur Verfügung zu stellen.

Zu Z 10 (§ 30 Abs. 2):

In der Arbeitsgruppe betreffend die Erstellung der Genehmigungsdatenbank wurde seitens der Wirtschaftskammer Österreich gefordert, dass neben dem Typenschein optional auch ein „Datenauszug“ für Fahrzeuge mit nationaler Typengenehmigung möglich sein sollte.

Derzeit ist nur bei Fahrzeugen mit EU-Typengenehmigung (= große Mehrzahl an Fahrzeugen) ein Datenauszug vorgesehen. Der vollständige Genehmigungsdatensatz wird vom Importeur in die Genehmigungsdatenbank eingespielt. Zur Anmeldung reicht damit ein Datenauszug vollkommen aus.

Für Fahrzeuge mit nationaler Typengenehmigung (N1) ist ein Datenauszug nach derzeitiger Rechtslage nicht vorgesehen. Voraussichtlich ab Mitte 2008 werden leichte Nutzfahrzeuge (N1) auf EU-Typengenehmigung umgestellt. In der Übergangsphase (Juli 2007 bis Mitte 2008) wäre somit ein erheblicher administrativer Mehraufwand gegenüber EU-genehmigten Fahrzeugen (eigenes Handling) erforderlich. Auch derzeit gibt es keinen Unterschied zwischen EU-typengenehmigten und national genehmigten Fahrzeugen.

Diesem Wunsch auf Erleichterung wird hiermit insofern Rechnung getragen, als die Möglichkeit geschaffen wird, einen Typenschein ohne Fälschungssicherheitsmerkmale (wie bisher) auszustellen.

Zu Z 11 (§ 30a Abs. 7):

Die Daten in der Genehmigungsdatenbank können bis zur Zulassung des Fahrzeuges durch denjenigen, der sie eingegeben hat (idR Importeur), geändert werden.

Die Importeure übermitteln fahrzeugspezifische Datensätze an die Genehmigungsdatenbank. Diese Datensätze haben eine befristete Gültigkeit von 24 Monaten. Sind nachträgliche Korrekturen (COC-Daten fehlerhaft oder unvollständig, gesetzliche Änderungen wie Abgasnormen) am Fahrzeugdatensatz erforderlich, muss der Importeur – anhand des Datums nachvollziehen können – ob der Datensatz noch änderbar ist oder eine Änderung nur mehr über den Landeshauptmann möglich ist.

Es soll eine Rückmeldung (durch die Genehmigungsdatenbank) an den Importeur erfolgen, ab wann der Datensatz in der Genehmigungsdatenbank nicht mehr verändert werden kann.

Zusätzlicher Nutzen ergibt sich dadurch auch bei Rückrufaktionen, da nur die bereits tatsächlich zum Verkehr zugelassenen Fahrgestellnummern gemeldet werden müssen.

Zu Z 12 (§ 30a Abs. 9):

Es erfolgt eine redaktionelle Anpassung.

Neben dem § 34 muss auch der neue § 34a zitiert werden.

Zu Z 13 (§ 30a Abs. 9a):

Die sich aus der Genehmigungsdatenbank ergebenden Möglichkeiten sollen genutzt werden, damit aufgetretene organisierte Hinterziehungen der Normverbrauchsabgabe abgestellt werden können. Bisher wurden häufig gefälschte Bestätigungen über die Entrichtung der Normverbrauchsabgabe, zum Großteil ausgestellt von Unternehmen, die zum Zeitpunkt der Aufdeckung durch die Finanzbehörden nicht mehr existieren, vorgelegt. Für die Finanzbehörden gestaltete sich die Verfolgung solcher Fälle äußerst aufwendig.

Das soll nunmehr für die Finanzbehörden einfacher gestaltet werden, indem sie grundsätzlich Zulassungssperren in der Genehmigungsdatenbank zu bestimmten Fahrzeugen, individualisiert durch die Fahrgestellnummer, verfügen können und diese erst nach Meldung der Fahrzeuge bei den Finanzbehörden bzw. Entrichtung der entsprechenden Steuern und Abgaben wieder aufheben.

Im Falle einer Zulassungssperre kann das Fahrzeug nicht zugelassen werden.

Zu Z 14 (§ 33 Abs. 1a):

In der Praxis kommen immer wieder Fälle vor, in denen ein in einem bestimmten Bundesland zugelassenes Fahrzeug sich vorübergehend in einem anderen Bundesland befindet und bei dieser Gelegenheit dort umgebaut oder sonstwie geändert wird (zum Beispiel im Zuge einer Reparatur, oder - wie bei LKW häufig - Änderungen des Aufbaues, Kranaufbau etc.).

Für den Zulassungsbesitzer wäre es eine Vereinfachung, wenn die erforderliche Genehmigung von jener Landesprüfstelle durchgeführt werden könnte, welche für den momentanen Standort des Fahrzeuges örtlich zuständig ist.

Das gleiche sollte in begründeten Einzelfällen dann möglich sein, wenn etwa ein Fahrzeug genehmigt werden soll, dessen Besitzer in einem anderen Bundesland arbeitet als in dem, wo er wohnt und sich während der Öffnungszeiten der Landesprüfstellen in einem anderen Bundesland aufhält oder in einer extremen Randlage eines Bundeslandes seinen Wohnort oder Firmensitz hat, und wo daher die Entfernung zu einer Zweigstelle der zuständigen Landesprüfstelle unzumutbar groß im Vergleich zu einer Prüfstelle des benachbarten Bundeslandes ist und eine erhebliche Verringerung der Fahrtstrecke zur Prüfstelle damit verbunden wäre (Beispiel: die an Salzburg angrenzenden Teile des Bezirkes Braunau/OÖ.).

Ein formelles Delegierungsverfahren wird als zu aufwendig angesehen. Es soll daher die Grundlage geschaffen werden, dass die Anzeige der Fahrzeugänderung direkt bei dem Landeshauptmann des vorübergehenden Aufenthaltes erfolgt und dass dieser Landeshauptmann dadurch auch für das weitere Verfahren zuständig wird.

Im bereits einmal zur Begutachtung versendeten Entwurf war zusätzlich vorgesehen, dass die Entscheidung des Landeshauptmannes im Einvernehmen mit dem für den dauernden Standort des Fahrzeuges zuständigen Landeshauptmann zu erfolgen hat. Darin wurde aber erhöhter Aufwand gesehen. Daher wurde dieses Einvernehmen im jetzigen Entwurf nicht mehr vorgesehen.

Durch die beispielhafte Anführung der denkbaren Fälle soll diese Möglichkeit aber eingegrenzt und dadurch einem Genehmigungstourismus vorgebeugt werden.

Zu Z 15 (§ 33 Abs. 3):

Nach dem derzeitigen Text des § 33 Abs. 3 müsste auch ein Einzelgenehmigungsbescheid bei einer Abänderung als ungültig gekennzeichnet werden. Das soll aber vermieden werden. Lediglich die in dem Einzelgenehmigungsbescheid nunmehr ungültigen Daten sollten als ungültig gekennzeichnet werden und durch die Daten im Datenauszug ersetzt werden. Ein Nacherfassen von fehlenden Daten ist aber nicht erforderlich. Durch die Nacherfassung aller Genehmigungsdaten für ältere Fahrzeuge würde ein nicht gerechtfertigter Aufwand entstehen, da für deren Ermittlung unter Umständen umfangreiche Prüfungen durchgeführt werden müssten.

Als Änderung an einem einzelnen Fahrzeug ist auch die Änderung der Form der Kennzeichentafel möglich. In diesen Fällen ist aber die Landesprüfstelle nicht in der Lage, eine neue Kennzeichentafel auszugeben. In diesen Fällen sollte daher von der Landesprüfstelle keine neue Zulassungsbescheinigung ausgedruckt werden müssen, sondern erst in weiterer Folge von der Zulassungsstelle, die auch die Kennzeichentafel im geänderten Format ausgibt. Bei einer solchen Änderung handelt es sich um eine Änderung, durch die eine für die Zulassung maßgebliche Änderung eintritt.

Zu Z 16 (§ 34a):

Die Richtlinien und Verordnungen der EU schreiben in vielen Fällen vor, dass die Inverkehrbringung (d.h. erstmalige Zulassung) von Fahrzeugen von den Mitgliedsstaaten zu untersagen ist, wenn das

Fahrzeug nicht den in der jeweiligen Richtlinie festgelegten Bestimmungen entspricht. Die nationale Umsetzung dieser Übergangsbestimmungen erfolgt in KFG 1967 und KDV 1967.

Nach den Bestimmungen der Betriebserlaubnis-Richtlinien muss der Hersteller des Fahrzeuges einen begründeten Antrag bei der im Mitgliedsstaat zuständigen Behörde stellen. Die zuständige Behörde im Mitgliedsstaat hat innerhalb einer in der Richtlinie festgelegten Zeit zu entscheiden, ob und für wie viele Einheiten des Fahrzeugtyps in ihrem Hoheitsgebiet eine Ausnahme gewährt wird. Die Anzahl der erteilten Ausnahmen ist vom Mitgliedsstaat der Kommission jährlich mitzuteilen. Der Mitgliedsstaat hat dafür zu sorgen, dass die nach den Richtlinien zulässigen Stückzahlen eingehalten werden.

Es soll nunmehr eine eindeutige Rechtsgrundlage für ein derartiges Verfahren geschaffen werden.

Die Beurteilung der Frage, ob eine Ausnahme für die Zulassung noch erteilt werden kann, durch die Zulassungsstellen der Versicherer oder die Zulassungsbehörden wäre wahrscheinlich mit großen Problemen verbunden, da diese Stellen damit in der Regel überfordert wären:

- die in den Richtlinien und auch KFG/KDV enthaltenen Bestimmungen setzen in der Mehrzahl der Fälle Expertenwissen hinsichtlich der Richtlinien voraus, das in den Zulassungsstellen und in den Zulassungsbehörden nicht vorhanden ist;
- die Prüfung der Einhaltung dieser Bestimmungen (zB Befestigung der Sicherheitsgurte) kann den Zulassungsstellen und auch den Zulassungsbehörden nicht zugemutet werden;
- die Zulassungsstellen müssten bei jeder erstmaligen Zulassung prüfen, ob nicht die Bestimmung einer Richtlinie der Zulassung entgegensteht;
- jede Zulassungsbehörde kann ausschließlich über die in ihrem örtlichen Zuständigkeitsbereich zu erteilenden Ausnahmegenehmigungen entscheiden, die Summe aller von den Zulassungsbehörden erteilten Ausnahmegenehmigungen darf jedoch die für Österreich zulässige Anzahl nicht übersteigen;
- jeder betroffene Hersteller müsste an jede in Frage kommende Zulassungsbehörde herantreten, die Zulassungsbehörden müssten sich mit erheblichem Aufwand abstimmen.

Daher werden diese Ausnahmeverfahren den Landeshauptmännern (für einzelne Fahrzeuge) und dem Bundesminister (für mehrere Fahrzeuge einer Type) übertragen und im neuen § 34a die Bedingungen für die Erteilung einer solchen Ausnahmegenehmigung und das Aufheben der Zulassungssperre festgelegt.

Es müssen u. a. dringende wirtschaftliche oder technische Gründe vorliegen, die ausreichend zu begründen sind. Denkbare Gründe wären z.B. der Umstand, dass die Fahrzeuge bereits importiert wurden und innerhalb der Frist nicht verkauft und zugelassen werden konnten, oder dass eine Umrüstung der Fahrzeuge auf den von der Richtlinie nunmehr geforderten Standard nicht bzw. nur mit unverhältnismäßigem Aufwand möglich wäre.

Zu Z 17 (§ 37 Abs. 2 lit. d) und Z 18 (§ 37 Abs. 2 lit. e):

Durch die Möglichkeit der Steuerung und Kontrolle über die Eintragung in die Genehmigungsdatenbank können die bisherigen Nachweise über die steuerliche Unbedenklichkeit (gemäß lit. d hinsichtlich Einfuhr-Umsatzsteuer und gemäß lit. e hinsichtlich Normverbrauchsabgabe) entfallen.

Lediglich im Falle der Zulassung eines Fahrzeuges für Diplomaten bleibt es bei der Bestätigung des Bundesministeriums für auswärtige Angelegenheiten über die völkerrechtliche Steuerbefreiung.

Zu Z 19 (§ 40 Abs. 2a):

Es wird im KFG die gesetzliche Grundlage für eine ZMR-Abfrage durch die Zulassungsstellen geschaffen. Für die ordnungsgemäße Vollziehung der einschlägigen Zulassungsvorschriften ist es notwendig, dass diese auch die Auskunft über das Vorliegen eines Nebenwohnsitzes (vorübergehende Zulassung §38) erhalten. Bei Vorliegen von sog. Datenzwillingen (Vorname, Zuname, Geburtsdatum gleich), übermittelt das ZMR die Datensätze zu allen Personen und kennzeichnet das Ergebnis mit einem Qualifikationskennzeichen, um den Sachbearbeiter aufmerksam zu machen, dass er die Entscheidung (Prüfung) zu treffen hat, welcher der gefundenen Datensätze dem aktuellen Zulassungswerber entspricht. Da vorerst die erforderlichen edv-technischen Vorbereitungen getroffen werden müssen, damit diese ZMR-Abfrage in das Zulassungssystem integriert werden kann, soll der verbindliche Einsatztermin durch Verordnung (Zulassungsstellenverordnung) festgelegt werden.

Zu Z 20 (§ 43 Abs. 2):

Bei einem Verkauf eines Fahrzeuges ins Ausland verlangen die anderen EU-Mitgliedstaaten (MS) bei der Anmeldung (Zulassung) des Fahrzeuges, gestützt auf Artikel 5 Abs. 2 der Richtlinie 2003/37/EG über

Zulassungsdokumente für Fahrzeuge, die Vorlage der Zulassungsbescheinigung Teil I aus dem MS der früheren Zulassung und gegebenenfalls auch den Teil II.

Nach dem bisherigen Regime der §§ 40a, 43 und 44 ist der Zulassungsschein bei der Abmeldung bzw. Aufhebung der Zulassung der Behörde bzw. der Zulassungsstelle abzuliefern und wird von dieser einbehalten. In der Folge kann im anderen MS die Zulassungsbescheinigung Teil I nicht mehr vorgelegt werden.

Auf der Zulassungsbescheinigung Teil I sollte daher außer in den Fällen

- des § 43 Abs. 1a (Verschrottung),
- § 44 Abs. 1 lit. a und d (Aufhebung der Zulassung aus technischen Gründen; um zu vermeiden, dass im anderen MS ein nicht verkehrssicheres Fahrzeug problemlos zugelassen werden kann),
- § 44 Abs. 2 lit. a und e (Aufhebung der Zulassung aus technischen Gründen; um zu Vermeiden, dass im anderen MS ein nicht verkehrssicheres Fahrzeug problemlos zugelassen werden kann) und
- Wiederanmeldung im Zuge der gleichen Amtshandlung

nach Ablieferung und Abmeldung bzw. Aufhebung der Zulassung der entsprechende Vermerk (im Falle der Abmeldung durch die Zulassungsstelle, im Falle der Aufhebung der Zulassung durch die Behörde) angebracht werden und die Zulassungsbescheinigung Teil I sollte dem Besitzer wieder ausgefolgt werden.

Zu Z 21 (§ 47 Abs. 4):

Hier wird lediglich ergänzt, dass auch der Bundesminister für Finanzen und die Finanzbehörden Auskünfte aus der zentralen Zulassungsevidenz des Bundesministers für Inneres erhalten können. Insbesondere in Verfahren betreffend Steuer- und Abgabenhinterziehungen hat sich die Notwendigkeit einer derartigen Auskunftsmöglichkeit gezeigt.

Zu Z 22 (§ 49 Abs. 3):

Hier wird die Möglichkeit der Ausgabe von roten Deckkennzeichentafeln für auf der Anhängerkupplung montierte Fahrradträger geschaffen. Damit wird Wünschen aus der Bevölkerung entsprochen, die die Ausgabe einer dritten Kennzeichentafel für solche Fälle angeregt haben um sich das Umstecken der hinteren Kennzeichentafel vom Kraftfahrzeug auf den Fahrradträger zu ersparen.

Zu Z 23 (§ 49 Abs. 6):

Die Vorschriften für die Anbringung der Kennzeichentafeln sollen übersichtlicher und leichter lesbarer gestaltet werden.

Weiters soll an vierrädrigen Kraftfahrzeugen, die insbesondere durch Lenkstange, Bedienungs- und Anzeigeelemente sowie Sitzbank Charakterzüge eines Kraftrades aufweisen (sog. Quads) und Motordreirädern (sog. Trikes) nur mehr eine hintere Kennzeichentafel erforderlich sein.

Zu Z 24 (§ 49 Abs. 8):

Hier wird der Fall geregelt, wenn die hintere Kennzeichentafel durch einen auf der Anhängerkupplung montierten Fahrradträger bzw. durch die damit transportierten Fahrräder verdeckt wird. Es ist entweder die hinter Kennzeichentafel des Kraftfahrzeuges oder eine rote Deckkennzeichentafel mit dem Kennzeichen des Kraftfahrzeuges auf dem Fahrradträger anzubringen.

Zu Z 25 (§ 51 Abs. 4):

Die derzeitige Formulierung, wonach im Falle eines Verlustes einer Kennzeichentafel dieses Kennzeichen erst ein Jahr nach der Anzeige des Verlustes wieder zugewiesen werden darf, führt zu Unklarheiten und Unsicherheiten im Falle eines Diebstahls einer Kennzeichentafel mit einem Wunschkennzeichen. Das Wort „Verlust“ wurde bislang stets umfassend verstanden und darunter jedes Abhandenkommen bzw. sich nicht mehr in der Gewahrsame des Zulassungsbesitzers Befinden subsumiert. Somit auch Fälle des Diebstahls. Bei der Wiederzuweisung des Kennzeichens müssen aber im Fall eines Diebstahls die Vorgaben der Fahndungsvorschriften des BMI beachtet werden. Demnach wird nach einem entwendeten Kennzeichen sechs Jahre gefahndet. Daher ist eine Wiederzuweisung eines solchen Kennzeichens auch erst nach sechs Jahren möglich.

Bei Standardkennzeichen ist das unproblematisch, da niemand Anspruch auf ein bestimmtes Kennzeichen hat. Bei Wunschkennzeichen traten aber Unsicherheiten auf, ob nicht aufgrund der Regelung des § 51 Abs. 4 dieses Kennzeichen nicht bereits nach einem Jahr wieder zugewiesen werden müsste. Infolge des Umstandes, dass nach dem Kennzeichen gefahndet wird, könnte es aber im Falle einer Wiederzuweisung vor Beendigung der polizeilichen Fahndung zu dramatischen Folgen für den Fahrzeugbenutzer kommen, die von vornherein ausgeschlossen werden sollen. Daher erfolgt nunmehr die Klarstellung, dass im Falle

eines Diebstahls von Kennzeichentafeln eine Wiederzuweisung frühestens nach Abschluss der polizeilichen Fahndungsmaßnahmen möglich ist.

Zu Z 26 (§ 57a Abs. 10):

In § 57a Abs. 10 ist auch derzeit schon die Übermittlung der für die Erstellung einer Statistik erforderlichen anonymisierten Daten auf elektronischem Wege über eine von den ermächtigten Plakettenherstellern namhaft gemachte Stelle an die Bundesanstalt Statistik Austria vorgesehen. Es fehlt jedoch die konkrete Verpflichtung, dass die ermächtigten Stellen diese Daten tatsächlich zu übersenden haben.

Diese Verpflichtung soll nunmehr ausdrücklich verankert werden.

Zu Z 27 (§ 101 Abs. 1 lit. e):

Die derzeitige Formulierung im zweiten Satz, wonach die einzelnen Teile der Ladung ihre Lage nur geringfügig verändern können dürfen, führt in der Praxis zu massiven Problemen. So müssten z. B auch einzelne Pakete in einem Zustellfahrzeug der Post bzw. von Paketdiensten gesichert werden – und das bei jeder Teilfahrt zwischen den einzelnen Zustellungen. Daher soll die Ladungssicherung wieder eingeschränkt werden auf den sicheren Betrieb des Fahrzeuges sowie keine Gefährdung von irgendjemanden, also Lenker, Fahrpersonal, andere Verkehrsteilnehmer, Passanten usw. .

Weiters erfolgt eine Klarstellung im letzten Satz. Nach der derzeitigen Formulierung würde ein vollständiges Ausfüllen der Ladefläche auch ausreichen, wenn keine ausreichend festen Laderaumbegrenzungen vorhanden sind.

Schließlich wird die Möglichkeit geschaffen, dass der Bundesminister durch Verordnung festlegen kann, in welchen Fällen Ladungssicherungsmängel vorliegen. Dabei soll auch eine Kategorisierung von solchen Ladungssicherungsmängeln in verschiedenen Gruppen (leichte Mängel bis hin zu Mängeln mit Gefahr im Verzug) vorgenommen werden können.

Zu Z 28 (§ 102 Abs. 1):

Hier wird einerseits der Zeitraum für das Mitführen der Schaublätter, Aufzeichnungen, usw. als Anpassung an die neue EU-Verordnung (EG) Nr. 561/2006 auf die laufende Woche sowie die der laufenden Woche vorausgehenden 15 Kalendertage ausgedehnt. Es sind die in diesem Zeitraum verwendeten Schaublätter, Aufzeichnungen, usw. mitzuführen.

Andererseits wird für die Fälle des Mischbetriebes, wenn ein Fahrer einmal ein Fahrzeug mit analogem Kontrollgerät lenkt und ein anderes Mal ein Fahrzeug mit digitalem Kontrollgerät, ergänzt, dass, wenn er aktuell ein Fahrzeug mit analogem Kontrollgerät lenkt, er auch die Ausdrücke aus dem digitalen Kontrollgerät für die Zeiträume, in denen er ein Fahrzeug mit digitalem Kontrollgerät gelenkt hat, mitzuführen und auf Verlangen den Kontrollorganen auszuhändigen hat.

Zu Z 29 (§ 102 Abs. 5 lit. h):

Im Hinblick auf die Erleichterung für den kombinierten Verkehr in § 4 Abs. 7a wird bei den mitzuführenden Belegen nunmehr auch ausdrücklich eine Bestätigung des Bahnunternehmens über die Eisenbahnbenutzung erwähnt.

Zu Z 30 (§ 102 Abs. 11a und 11b):

Im Abs. 11a wird der Verweis auf die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 durch den Verweis auf die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ersetzt.

Im Abs. 11b wird der Verweis auf die Richtlinie 88/599/EWG durch Verweis auf die neue Richtlinie 2006/22/EG ersetzt.

Zu Z 31 (§ 102 Abs. 12 lit. k), Z 32 (§ 102a Abs. 1) und Z 33 (§ 103b Abs. 1):

Hier wird der Verweis auf die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 durch den Verweis auf die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ersetzt.

Zu Z 34 (§ 104 Abs. 2):

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung.

Der bisher in lit. g enthaltene Verweis auf § 28 Abs. 4 geht ins Leere, da es die hier angesprochenen Inhalte dieser Bestimmung seit der 26. KFG-Novelle nicht mehr gibt.

Zu Z 35 (§ 106 Abs. 4 Z 4):

Redaktionelle Richtgiststellung. Der Verweis auf die Richtlinie muss richtig „2003/20/EG“ statt „2002/30/EG“ lauten.

Zu Z 36 (§ 114 Abs. 4a):

Die bestehende Ausnahme von der Verordnung betreffend die Lenk- und Ruhezeiten für Schulfahrzeuge bleibt aufrecht. Der Verweis auf die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 wird durch den Verweis auf die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ersetzt. Weiters erfolgt die Klarstellung, dass sich die Ausnahme auch auf die Fahrt zum Beginn der Schul- bzw. Prüfungsfahrt und die Fahrt zurück nach Beendigung dieser Fahrten bezieht.

Zu Z 37 (§ 123 Abs. 3):

Redaktionelle Anpassung.

Mit der 26. KFG-Novelle wurde der § 123 Abs. 2 neu gefasst und die aufgelisteten Punkte werden nunmehr als Ziffern statt litera bezeichnet. Daher muss auch im Abs. 3 der Verweis auf die entsprechenden Punkte des Abs. 2 (nunmehr Ziffern statt lit.) angepasst werden.

Zu Z 38 (§ 127 Abs. 3):

Derzeit wird für die technischen Sachverständigen für die Lehrbefähigungsprüfung für Fahrschullehrer und Fahrlehrer ein Diplom der Fakultät für Maschinenbau oder für Elektrotechnik einer österreichischen Technischen Universität gefordert.

Diese hohe Qualifikation führt in einigen Ländern zu Problemen, da solche Personen immer weniger in ausreichendem Ausmaß zur Verfügung stehen. Um hier Abhilfe zu schaffen, wird die Möglichkeit eröffnet, auch Personen mit erfolgreich bestandene Reifeprüfung an einer österreichischen Höheren technischen Lehranstalt maschinen- oder elektrotechnischer Richtung, zu solchen Sachverständigen zu bestellen, wenn die Anzahl der Personen mit Hochschuldiplom nicht ausreicht. In der Regel werden HTL-Techniker, die über mehrjährige Erfahrung als Fahrprüfer verfügen, herangezogen werden.

Zu Z 39 (§ 131a Abs. 7):

In den Beirat des Verkehrssicherheitsfonds wird auch ein Vertreter der Asfinag aufgenommen.

Zu Z 40 (§ 134 Abs. 1 bis 3):

Im Abs. 1 wird der Verweis auf die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 durch den Verweis auf die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ersetzt. Weiters wird unter die Strafbestimmung auch ein Verstoß gegen die Bestimmungen des Artikels 10 Abs. 4 und 5 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 aufgenommen.

Die Bestimmung des Artikels 10 Abs. 4 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ist unmittelbar anzuwenden und betrifft die sog. Verantwortlichkeitskette. Demnach haben Unternehmen, Verlader, Spediteure, Reiseveranstalter, Hauptauftragnehmer, Unterauftragnehmer und Fahrervermittlungsagenturen sicherzustellen, dass die vertraglich vereinbarten Beförderungszeitpläne nicht gegen die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 verstoßen. Damit wird die Möglichkeit eröffnet auch diese verwaltungsstrafrechtlich zu belangen, wenn es zu aufgrund von zu strengen Auftragserteilungen bzw. zu knappen Zeitplänen zu Lenkzeitüberschreitungen oder Unterschreitungen der Ruhezeiten gekommen ist. Damit soll vermieden werden, dass diese Auftraggeber Druck auf das Transportgewerbe ausüben. Weiters wird mit dieser Regelung im Wesentlichen auch der Vorgabe des Artikels 14 Abs. 3 der Richtlinie 2002/15/EG zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben (Lenkerrichtlinie) entsprochen.

Artikel 10 Abs. 5 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 betrifft das Herunterladen der Daten vom Bordgerät und der Fahrerkarte. Das ist durch eine entsprechende Regelung im Arbeitszeitgesetz bereits sanktioniert. Jedoch sind von der Regelung im AZG nicht auch die selbständigen Lenker, wenn der Unternehmer selbst auch lenkt, erfasst. Daher wird auch Artikel 10 Abs. 5 unter die KFG-Strafsanktion gestellt.

Im Abs. 1a wird der Verweis auf die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 durch den Verweis auf die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ersetzt.

Im Abs. 2 wird der Neuordnung der Polizeiorganisation Rechnung getragen und anstelle „Polizei- oder Gendarmeriedienststelle“ die Bezeichnung „Polizeiinspektion“ verwendet.

Im Abs. 3 wird der Verweis auf die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 durch den Verweis auf die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ersetzt.

Zu Z 41 (§ 134a Abs. 2 und 3):

Hier wird die neue Verordnung (EG) Nr. 561/2006 berücksichtigt, die einerseits die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 ersetzt und andererseits die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ändert.

Zu Z 42 (§ 135 Abs. 18):

Hier wird das Inkrafttreten geregelt.

Die Änderung in § 43 Abs. 2 betreffend Behandlung des Zulassungsscheines soll mit 1. März 2006 in Kraft treten.

Die Änderungen betreffend die neue Verordnung (EG) Nr. 561/2006 sollen zugleich mit dieser am 11. April 2007 in Kraft treten

Die Änderungen, die mit der Genehmigungsdatenbank zusammenhängen (§§ 28b Abs. 5a, 30 Abs. 2, 30a Abs. 7, 9 und 9a, 33 Abs. 3, 34a und 37 Abs. 2), sollen zeitgleich mit dieser am 1. Juli 2007 in Kraft treten.

Zu Z 43 (§ 136 Abs. 1 lit. a):

Redaktionelle Anpassung.

Es werden zwei Verweise richtiggestellt. Statt § 31 Abs. 5 muss es richtig § 31 Abs. 6 und statt § 106 Abs. 9 richtig § 106 Abs. 15 lauten.

Textgegenüberstellung

Geltende Fassung

§ 4. (1) bis (7) ...

(7a) Bei Kraftwagen mit Anhängern darf die Summe der Gesamtgewichte sowie die Summe der Achslasten 40 000 kg, im Vorlauf- und Nachlaufverkehr mit kranbaren Sattelanhängern 41 000 kg und mit Containern und Wechselaufbauten 44 000 kg und beim Transport von Rundholz aus dem Wald bis zum nächstgelegenen technisch geeigneten Verladebahnhof oder zu einem 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, 44 000 kg nicht überschreiten. Die größte Länge von Kraftwagen mit Anhängern darf 18,75 m, von Sattelkraftfahrzeugen jedoch 16,5 m nicht überschreiten.

(7b) bis (9)

§ 11. (1) bis (5) ...

(6) Die Organe der Behörde und des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft sowie die von diesen herangezogenen Sachverständigen sind berechtigt, Kraftstoffe im Sinne des Abs. 3 zu kontrollieren. Die Kontrolle hat durch Entnahme von Proben beim Erzeuger oder Importeur sowie bei der Tankstelle oder beim Beförderer von Kraftstoffen zu erfolgen. Die Probennahme ist, außer bei Gefahr in Verzug, während der Betriebszeiten vorzunehmen. Proben dürfen nur in einem für die Untersuchung (Abs. 8) unbedingt erforderlichen Ausmaß genommen werden. Betrifft die Probennahme Kraftstoffe, die nach den zollgesetzlichen Vorschriften zollhängig sind, so darf die Kontrolle nur bei einem Zollamt oder anlässlich einer den Kraftstoff betreffenden Zollamtshandlung vorgenommen werden; in Zolllagern oder einer Zollfreizone ist, während sie für Zollamtshandlungen geöffnet sind, die Probennahme jederzeit statthaft.

(7) Die Erzeuger, Importeure, Betreiber sowie Besitzer von Tankstellen und Beförderer im Sinne des Abs. 6 sowie ihre Stellvertreter, Bevollmächtigten und Beauftragten haben die Entnahme von Proben zu dulden. Die Erzeuger, Importeure, Betreiber sowie Besitzer von Tankstellen sind verpflichtet, dass ihre

Vorgeschlagene Fassung

§ 4. (1) bis (7) ...

(7a) Bei Kraftwagen mit Anhängern darf die Summe der Gesamtgewichte sowie die Summe der Achslasten 40 000 kg, im Vorlauf- und Nachlaufverkehr 44 000 kg, und beim Transport von Rundholz aus dem Wald bis zum nächstgelegenen technisch geeigneten Verladebahnhof oder zu einem 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, 44 000 kg nicht überschreiten. Die größte Länge von Kraftwagen mit Anhängern darf 18,75 m, von Sattelkraftfahrzeugen jedoch 16,5 m nicht überschreiten.

(7b) bis (9) ...

§ 11. (1) bis (5) ...

(6) Die Organe der Behörde oder des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft sowie die von diesen Behörden herangezogenen Sachverständigen sind berechtigt, Kraftstoffe auf die Einhaltung des Abs. 3 und der aufgrund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen zu kontrollieren und zu diesem Zwecke Proben in unbedingt erforderlichem Ausmaß zu entnehmen und Betriebe und Lagerräume zu betreten. Die Entnahme von Proben kann in Betriebsstätten und Standorten des Erzeugers, des Importeurs und des Beförderers, an Tankstellen sowie bei der Kontrolle von Fahrzeugen erfolgen. Die Probeentnahme ist, außer bei Gefahr im Verzug oder bei einer Lenker- oder Fahrzeugkontrolle an Ort und Stelle, während der Betriebszeiten vorzunehmen. Betrifft die Probeentnahme Kraftstoffe, die nach den zollgesetzlichen Vorschriften zollhängig sind, so darf die Kontrolle nur bei einem Zollamt oder anlässlich einer den Kraftstoff betreffenden Zollamtshandlung vorgenommen werden; in Zolllagern oder einer Zollfreizone ist, während sie für Zollamtshandlungen geöffnet sind, die Probeentnahme jederzeit statthaft.

(7) Der Betriebsinhaber des beprobten Betriebes im Sinne des Abs. 6 sowie ihm zurechenbare Personen bzw. der Lenker des beprobten Fahrzeuges haben den Organen der zur Vollziehung ermächtigten Behörden sowie den von diesen herangezogenen Sachverständigen das Betreten des Betriebes sowie der

Geltende Fassung

Stellvertreter, Bevollmächtigten oder Beauftragten von den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes betreffend die Probenziehung Kenntnis erhalten. Über Aufforderung der Behörde ist Auskunft über die Herkunft des Kraftstoffes zu erteilen. Soweit es sich bei diesen Personen um Erzeuger oder Importeure handelt, haben diese darüber hinaus auch die für die Beurteilung der Beschaffenheit des Kraftstoffes nach diesem Bundesgesetz und seinen Verordnungen erforderlichen Auskünfte zu erteilen. Weigert sich der Erzeuger, Importeur, Betreiber sowie Besitzer von Tankstellen und Beförderer im Sinne des Abs. 6 sowie ihre Stellvertreter, Beauftragten oder ihre Bevollmächtigten, die nach diesem Bundesgesetz vorgesehenen Überwachungsmaßnahmen zu dulden, so können diese erzwungen werden. Dabei haben die Bundesgendarmarie und die Bundespolizeibehörden den nach diesem Bundesgesetz zuständigen Behörden und Organen über deren Ersuchen zur Sicherung der Ausübung der Kontrollbefugnisse im Rahmen ihres gesetzmäßigen Wirkungsbereiches Hilfe zu leisten.

(8) Die entnommene Probe ist darauf zu untersuchen, ob sie einer gemäß § 26a Abs. 2 lit. c erlassenen Verordnung entspricht. Soweit dies zur Durchführung eines ordnungsgemäßen Ermittlungsverfahrens erforderlich ist, sind für die Untersuchung der Probe sachkundige Personen oder geeignete Einrichtungen als Sachverständige heranzuziehen.

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

Vorgeschlagene Fassung

Lagerräume bzw. des Fahrzeuges zu ermöglichen und die Entnahme der Proben zu dulden; weiters haben sie die notwendigen Auskünfte zu geben, notwendige Unterlagen auszufolgen und erforderlichenfalls Einblick in die Aufzeichnungen über den Lagerbestand sowie über die Warenein- und -ausgänge zu gewähren. Betriebsinhaber der zu beprobenden Betriebsstätten bzw. Fahrzeuge gemäß Abs. 6 haben dafür Sorge zu tragen, dass ihnen zurechenbare Personen von den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes betreffend die Probeentnahme Kenntnis erhalten. Im Falle der Behinderung oder Verweigerung der Probeentnahme durch den Betriebsinhaber oder diesem zurechenbare Personen, kann die Probeentnahme erzwungen werden. Die Organe der Bundespolizei haben den gemäß Abs. 6 zuständigen Behörden auf deren Ersuchen Hilfe zu leisten.

(8) Die entnommenen Proben sind darauf zu untersuchen, ob sie den Spezifikationen einer gemäß § 26a Abs. 2 lit. c erlassenen Verordnung entsprechen; hiefür können sich die Behörden gemäß Abs. 1 sachkundiger Personen oder Einrichtungen bedienen.

(9) Für die entnommenen Proben gebührt keine Entschädigung. Die mit der Probeentnahme und mit der Untersuchung (Überprüfung) verbundenen Kosten hat derjenige zu tragen, auf dessen Rechnung der beprobte Betrieb oder das Fahrzeug im Sinne des Abs. 6 geführt wird. Die Kosten sind von der Behörde, der die Beprobung zuzurechnen ist, mit Bescheid vorzuschreiben. Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft kann die Höhe der Kosten durch Verordnung tarifmäßig festlegen. Die eingehobenen Kostenersätze sind zweckgebunden für den Aufwand der Probenziehung und Auswertung durch den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zu vereinnahmen. Die Kostenersätze werden, soweit dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft seit dem 11. Juli 2003 Auslagen erwachsen sind, rückwirkend zweckgebunden. Eine für weitere Untersuchungen ausreichende Referenzmenge der gezogenen Probe ist im Falle des Nichtentsprechens der Probe für den Beprobten bis drei Monate nach der Verständigung über das Nichtentsprechen bei der Behörde gemäß Abs. 6 bzw. beim durch die Behörde

Geltende Fassung**§ 13. (1) bis (2) ...**

(3) Die Verbindung der Fahrzeuge muss gefahrlos von einer Person ohne Verwendung von Werkzeug herstellbar und lösbar sein. Für das Kuppeln von Anhängern mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3 500 kg sind nur selbsttätige Kupplungen zulässig, die einen selbsttätigen Kupplungsvorgang erlauben. Omnibusse, die zum Ziehen von Omnibusanhängern bestimmt sind, dürfen jedoch auch mit einer nicht selbsttätig schließenden Anhängervorrichtung ausgerüstet sein, die mit dem Ende der Deichsel des Omnibusanhängers spielfrei und doppelt gesichert verbunden werden kann.

(4) bis (7) ...**§ 20. (1) bis (7) ...**

(8) Das Anbringen von über die ganze Hinterseite oder über die ganze Seitenwand verlaufenden waagrechten Streifen aus rot fluoreszierendem oder rot rückstrahlendem Material von mehr als 100 mm Höhe an anderen als Fahrzeugen, die zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes bestimmt sind, ist unzulässig.

§ 22. (1)...

(2) Kraftfahrzeuge außer Motorfahrrädern müssen mit mindestens einer Vorrichtung zum Abgeben von optischen Warnzeichen ausgerüstet sein, die vom Lenker mit der Hand auch betätigt werden kann, wenn er die Lenkvorrichtung mit beiden Händen festhält. Mit der Vorrichtung zum Abgeben von optischen Warnzeichen müssen gut wahrnehmbare, kurze Blinkzeichen mit mindestens zwei symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeuges liegenden Scheinwerfern, bei Motorrädern, Motorrädern mit Beiwagen sowie bei Motordreirädern, deren größte Breite 130 cm nicht überschreitet, mit einem Scheinwerfer abgegeben werden können.

(3) bis (6) ...**Vorgeschlagene Fassung**

herangezogenen Sachverständigen erhältlich.

§ 13. (1) bis (2) ...

(3) Die Verbindung der Fahrzeuge muss gefahrlos von einer Person ohne Verwendung von Werkzeug herstellbar und lösbar sein. Für das Kuppeln von Anhängern mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3 500 kg sind nur selbsttätige Kupplungen zulässig, die einen selbsttätigen Kupplungsvorgang erlauben. Das gilt jedoch nicht für das Kuppeln von land- oder forstwirtschaftlichen Anhängern oder gezogenen auswechselbaren Maschinen oder Geräten. Omnibusse, die zum Ziehen von Omnibusanhängern bestimmt sind, dürfen jedoch auch mit einer nicht selbsttätig schließenden Anhängervorrichtung ausgerüstet sein, die mit dem Ende der Deichsel des Omnibusanhängers spielfrei und doppelt gesichert verbunden werden kann.

(4) bis (7) ...**§ 20. (1) bis (7) ...**

(8) Das Anbringen von über die ganze Hinterseite oder über die ganze Seitenwand verlaufenden waagrechten Streifen aus rot fluoreszierendem oder rot rückstrahlendem Material von mehr als 100 mm Höhe an anderen als Fahrzeugen, die zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes bestimmt sind, ist unzulässig. Weiters ist das Anbringen von Streifen aus rot fluoreszierendem oder rot rückstrahlendem Material an Fahrzeugen in der Art, dass es dadurch zu einer Verwechslung mit Fahrzeugen, die zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes bestimmt sind, kommen kann, unzulässig.

§ 22. (1) ...

(2) Kraftfahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h müssen mit mindestens einer Vorrichtung zum Abgeben von optischen Warnzeichen ausgerüstet sein, die vom Lenker mit der Hand auch betätigt werden kann, wenn er die Lenkvorrichtung mit beiden Händen festhält. Mit der Vorrichtung zum Abgeben von optischen Warnzeichen müssen gut wahrnehmbare, kurze Blinkzeichen mit mindestens zwei symmetrisch zur Längsmittlebene des Fahrzeuges liegenden Scheinwerfern, bei Motorrädern, Motorrädern mit Beiwagen sowie bei Motordreirädern, deren größte Breite 130 cm nicht überschreitet, mit einem Scheinwerfer abgegeben werden können.

(3) bis (6) ...

Geltende Fassung**§ 24. (1) bis (2) ...**

(2a) Absatz 2 gilt nicht, wenn das Fahrzeug mit einem Kontrollgerät im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ausgerüstet ist. Von der Anwendung dieser Verordnung sind gemäß Artikel 3 Abs. 2 der zitierten Verordnung land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen ausgenommen.

(2b) bis (10) ...

Vorgeschlagene Fassung**§ 24. (1) bis (2) ...**

(2a) Absatz 2 gilt nicht, wenn das Fahrzeug mit einem Kontrollgerät im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ausgerüstet ist. Von der Anwendung dieser Verordnung werden gemäß Artikel 3 Abs. 2 der genannten Verordnung folgende Fahrzeuge freigestellt:

1. Fahrzeuge, die Eigentum von Behörden sind oder von diesen ohne Fahrer angemietet sind, um Beförderungen im Straßenverkehr durchzuführen, die nicht im Wettbewerb mit privatwirtschaftlichen Verkehrsunternehmen stehen;
2. Fahrzeuge, die von Landwirtschafts-, Gartenbau-, Forstwirtschafts- oder Fischereiunternehmen zur Güterbeförderung im Rahmen ihrer eigenen unternehmerischen Tätigkeit in einem Umkreis von bis zu 100 km vom Standort des Unternehmens benutzt oder ohne Fahrer angemietet werden;
3. land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen, die für land- oder forstwirtschaftliche Tätigkeiten eingesetzt werden, und zwar in einem Umkreis von bis zu 100 km vom Standort des Unternehmens, das das Fahrzeug besitzt, anmietet oder least;
4. Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 7,5 t, die
 - a) von Universaldienstleistern im Sinne des Artikels 2 Absatz 13 der Richtlinie 97/67/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Dezember 1997 über gemeinsame Vorschriften für die Entwicklung des Binnenmarktes der Postdienste der Gemeinschaft und die Verbesserung der Dienstqualität zum Zweck der Zustellung von Sendungen im Rahmen des Universaldienstes benutzt werden, oder
 - b) die zur Beförderung von Material, Ausrüstungen oder Maschinen benutzt werden, die der Fahrer zur Ausübung seines Berufes benötigt. Diese Fahrzeuge dürfen nur in einem Umkreis von 50 km vom Standort des Unternehmens und unter der Bedingung benutzt werden, dass das Lenken des Fahrzeugs für den Lenker nicht die Haupttätigkeit darstellt;
5. Fahrzeuge, die im Umkreis von 50 km vom Standort des Unternehmens zur Güterbeförderung mit Druckerdgas-, Flüssiggas- oder Elektroantrieb

Geltende Fassung**§ 28. (1) bis (5) ...**

(6) Bei der Genehmigung ist auf Antrag auch auszusprechen, unter welchen Voraussetzungen Geräte, zusätzliche Aufbauten, Sitze und Vorrichtungen zur Beförderung von Gütern oder Typen von ihnen mit dem Fahrzeug auch so verbunden werden dürfen, dass sie die Fahreigenschaften des Fahrzeuges verändern, und unter welchen Bedingungen und Auflagen im Sinne des Abs. 3 lit. d, insbesondere hinsichtlich der bei der Belastung der einzelnen Achsen des Fahrzeuges nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit einzuhaltenden höchsten und zu gewährleistenden mindesten Achslasten, ein solches Fahrzeuge auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet werden darf.

(7) bis (9) ...

§ 28a. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ist zuständig:

1. für die Erteilung, Änderung, Erweiterung, Entziehung, Verweigerung oder Ungültigkeitserklärung einer EG-Betriebserlaubnis gemäß den

Vorgeschlagene Fassung

benutzt werden und deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 7,5 t nicht übersteigt;

6. Fahrzeuge, die von den zuständigen Stellen für Kanalisation, Hochwasserschutz, Wasser-, Gas- und Elektrizitätsversorgung, von den Straßenbauämtern, der Hausmüllabfuhr, den Telegramm- und Telefonanbietern, Radio- und Fernsehsendern sowie zur Erfassung von Radio- bzw. Fernsehsendern oder -geräten eingesetzt werden;
7. Fahrzeuge mit 10 bis 17 Sitzen, die ausschließlich zur nichtgewerblichen Personenbeförderung verwendet werden;
8. Spezialfahrzeuge, die Ausrüstungen des Zirkus- oder Schaustellergewerbes transportieren;
9. speziell ausgerüstete Projektfahrzeuge für mobile Projekte, die hauptsächlich im Stand zu Lehrzwecken dienen;
10. Spezialfahrzeuge für Geld- und/oder Werttransporte;
11. Fahrzeuge, die innerhalb eines Umkreises von bis zu 50 Kilometern für die Beförderung lebender Tiere von den landwirtschaftlichen Betrieben zu den lokalen Märkten und umgekehrt oder von den Märkten zu den lokalen Schlachthäusern verwendet werden.

(2b) bis (10) ...**§ 28. (1) bis (5) ...**

(6) Bei der Genehmigung ist auf Antrag auch auszusprechen, unter welchen Voraussetzungen Geräte, zusätzliche Aufbauten, Sitze und Vorrichtungen zur Beförderung von Gütern oder Typen von ihnen mit dem Fahrzeug auch so verbunden werden dürfen, dass sie die Fahreigenschaften des Fahrzeuges verändern, und unter welchen Bedingungen und Auflagen im Sinne des Abs. 3 Z 2, insbesondere hinsichtlich der bei der Belastung der einzelnen Achsen des Fahrzeuges nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit einzuhaltenden höchsten und zu gewährleistenden mindesten Achslasten, ein solches Fahrzeuge auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet werden darf.

(7) bis (9) ...

§ 28a. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ist zuständig:

1. für die Erteilung, Änderung, Erweiterung, Entziehung, Verweigerung oder Ungültigkeitserklärung einer EG-Betriebserlaubnis gemäß den

Geltende Fassung

Betriebserlaubnisrichtlinien 70/156/EWG, 2002/24/EG und 2003/37/EG, in der Fassung der Richtlinie 2004/66/EG, für Fahrzeuge, sowie für Systeme, Bauteile oder selbständige technische Einheiten, die für den Anbau an derartigen Fahrzeugen vorgesehen sind;

Z 2) bis Z 4) ...

§ 28b. (1) bis (5) ...

(6) ...

§ 30. (1) bis (1a) ...

(2) Der Typenschein muss nach einem vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie genehmigten Muster ausgestellt sein. Der Typenschein muss fälschungssicher sein. Zu diesem Zweck muss für den Druck Papier verwendet werden, das entweder durch farbige graphische Darstellungen geschützt ist oder ein vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie genehmigtes Wasserzeichen enthält. Besteht der Typenschein aus mehr als einem Blatt ist er gegen Austausch einzelner Blätter zu sichern. Durch Verordnung können nähere Bestimmungen über Form und Inhalt der Typenscheine festgesetzt werden.

(3) bis (8) ...

§ 30a. (1) bis (6) ...

(7) Die Typendaten und Genehmigungsdaten können in begründeten Fällen bis zur Zulassung des Fahrzeuges durch die Stelle, die sie eingegeben hat, abgeändert werden. Bei zugelassenen Fahrzeugen dürfen fehlerhafte Genehmigungsdaten nur auf Antrag und vom örtlich zuständigen Landeshauptmann abgeändert werden. Der dabei anfallende Aufwand ist dem Antragsteller zu ersetzen. Zulassungsstellen sind nicht berechtigt, die Fahrzeugdaten in der Genehmigungsdatenbank zu ändern.

Vorgeschlagene Fassung

Betriebserlaubnisrichtlinien 70/156/EWG, 2002/24/EG und 2003/37/EG für Fahrzeuge, sowie für Systeme, Bauteile oder selbständige technische Einheiten, die für den Anbau an derartigen Fahrzeugen vorgesehen sind;

Z 2) bis Z 4) ...

§ 28b. (1) bis (5) ...

(5a) Wenn im Sinne des Abs. 5 sechster Satz die Zulassungsbescheinigung die Übereinstimmungsbescheinigung ersetzt, so ist der Antragsteller verpflichtet, dem Landeshauptmann die für die Zulassung in Österreich erforderlichen Daten zur Verfügung zu stellen.

(6)...

§ 30. (1) bis (1a) ...

(2) Der Typenschein muss nach einem vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie genehmigten Muster ausgestellt sein. Der Typenschein muss fälschungssicher sein, wenn nur Typendaten und keine Genehmigungsdaten für das Fahrzeug in die Genehmigungsdatenbank eingegeben wurden. Zu diesem Zweck muss für den Druck Papier verwendet werden, das entweder durch farbige graphische Darstellungen geschützt ist oder ein vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie genehmigtes Wasserzeichen enthält. Besteht der Typenschein aus mehr als einem Blatt ist er gegen Austausch einzelner Blätter zu sichern. Durch Verordnung können nähere Bestimmungen über Form und Inhalt der Typenscheine festgesetzt werden.

(3) bis (8) ...

§ 30a. (1) bis (6) ...

(7) Die Typendaten und Genehmigungsdaten können in begründeten Fällen bis zur Zulassung des Fahrzeuges durch die Stelle, die sie eingegeben hat, abgeändert werden. Die Sperre gegen Abänderung ist dieser Stelle ohne unnötigen Aufschub elektronisch mitzuteilen, wenn dies in der Genehmigungsdatenbank vermerkt ist. Bei zugelassenen Fahrzeugen dürfen fehlerhafte Genehmigungsdaten nur auf Antrag und vom örtlich zuständigen Landeshauptmann abgeändert werden. Der dabei anfallende Aufwand ist dem Antragsteller zu ersetzen. Zulassungsstellen sind nicht berechtigt, die Fahrzeugdaten in der Genehmigungsdatenbank zu ändern.

Geltende Fassung**§ 30a. (8) ...**

(9) Wird eine Übereinstimmungsbescheinigung oder ein Typenschein aufgrund von Änderungen in diesem Bundesgesetz oder den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen oder aufgrund von Änderungen in einer Richtlinie ungültig, dürfen nur dann die Genehmigungsdaten eingegeben werden, wenn eine diesbezügliche Ausnahmegenehmigung (§ 34) erteilt wurde. Bereits in der Genehmigungsdatenbank vorhandene Typendaten und Genehmigungsdaten sind entsprechend zu kennzeichnen und für die erstmalige Zulassung zu sperren. Diese Sperre darf erst nach Erteilung einer entsprechenden Ausnahmegenehmigung aufgehoben werden.

(10) bis (11) ...

§ 33. (1) ...

(2) ...

Vorgeschlagene Fassung**§ 30a. (8) ...**

(9) Wird eine Übereinstimmungsbescheinigung oder ein Typenschein aufgrund von Änderungen in diesem Bundesgesetz oder den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen oder aufgrund von Änderungen in einer Richtlinie ungültig, dürfen nur dann die Genehmigungsdaten eingegeben werden, wenn eine diesbezügliche Ausnahmegenehmigung (§ 34, § 34a) erteilt wurde. Bereits in der Genehmigungsdatenbank vorhandene Typendaten und Genehmigungsdaten sind entsprechend zu kennzeichnen und für die erstmalige Zulassung zu sperren. Diese Sperre darf erst nach Erteilung einer entsprechenden Ausnahmegenehmigung aufgehoben werden.

(9a) Zum Zwecke der steuerlichen Erfassung der Fahrzeuge und Sicherstellung der Einhebung der allenfalls durch die Zulassung anfallenden Steuern und Abgaben können der Bundesminister für Finanzen und die Finanzbehörden vor der erstmaligen Zulassung Zulassungssperren in der Genehmigungsdatenbank verfügen und wieder aufheben. Diese Sperren können für einzelne Fahrzeuge oder bestimmte Fahrzeugkategorien verfügt und wieder aufgehoben werden.

(10) bis (11) ...

§ 33. (1) ...

(1a) In begründeten Einzelfällen kann die Anzeige einer Fahrzeugänderung durch den Zulassungsbesitzer und die Durchführung des weiteren Verfahrens auch bei dem Landeshauptmann erfolgen, in dessen Wirkungsbereich sich das Fahrzeug vorübergehend befindet, wenn dadurch eine wesentliche Vereinfachung des Verfahrens oder eine erhebliche Erleichterung für den Antragsteller erzielt wird. Das wird insbesondere dann gegeben sein, wenn

1. sich das Fahrzeug nachweislich vorübergehend in einem anderen Bundesland befindet und bei dieser Gelegenheit dort geändert wurde, oder
2. der Zulassungsbesitzer
 - a) nachweislich in einem anderen Bundesland arbeitet als er wohnt, oder
 - b) in einer extremen Randlage eines Bundeslandes seinen Wohnort oder Firmensitz hat, und die Entfernung zu einer Zweigstelle der an sich

Geltende Fassung

(3) Wurden Änderungen angezeigt, die nicht wesentliche technische Merkmale der Type betreffen, so hat der Landeshauptmann diese Änderungen im Sinne des § 28 Abs. 1 zu genehmigen und im Wege der Datenfernübertragung in die Genehmigungsdatenbank einzugeben. Es ist ein neuer Zulassungsschein mit den geänderten Daten auszustellen, wenn die Genehmigung der Änderung in den Amtsräumen einer Landesprüfstelle durchgeführt wird. Änderungen im Zulassungsschein dürfen ausschließlich hinsichtlich der Genehmigungsdaten vorgenommen werden. Kann im Zuge der Genehmigung kein neuer Zulassungsschein ausgestellt werden, ist dies in der Genehmigungsdatenbank zu vermerken. Das Genehmigungsdokument ist dauerhaft als ungültig zu kennzeichnen und der aktuelle Datenausdruck der Genehmigungsdaten ist dem Zulassungsschein beizufügen. § 20 Abs. 7 letzter Satz gilt sinngemäß.

(3a) bis (8) ...

Vorgeschlagene Fassung

zuständigen Landesprüfstelle unzumutbar groß im Vergleich zu einer Prüfstelle des benachbarten Bundeslandes ist.

(2) ...

(3) Wurden Änderungen angezeigt, die nicht wesentliche technische Merkmale der Type betreffen, so hat der Landeshauptmann diese Änderungen im Sinne des § 28 Abs. 1 zu genehmigen und die geänderten Daten im Wege der Datenfernübertragung in die Genehmigungsdatenbank einzugeben. Es ist ein neuer Zulassungsschein mit den geänderten Daten auszustellen, wenn die Genehmigung der Änderung in den Amtsräumen einer Landesprüfstelle durchgeführt wird und durch die Änderung am Fahrzeug keine für die Zulassung maßgebliche Änderungen eintreten. Änderungen im Zulassungsschein dürfen ausschließlich hinsichtlich der Genehmigungsdaten vorgenommen werden. Wird im Zuge der Genehmigung ein neuer Zulassungsschein ausgestellt, ist dies in der Zulassungsevidenz zu vermerken. Die geänderten Daten im Genehmigungsdokument sind dauerhaft als ungültig zu kennzeichnen und die geänderten Daten sind dem Genehmigungsdokument beizufügen; bei Fahrzeugen, deren Daten vollständig in der Genehmigungsdatenbank enthalten sind, ist dem Genehmigungsdokument der aktuelle Datenausdruck der Genehmigungsdatenbank beizufügen. § 20 Abs. 7 letzter Satz gilt sinngemäß.

(3a) bis (8) ...

Ausnahmegenehmigung für die Zulassung von Fahrzeugen aus auslaufenden Serien

§ 34a. (1) Für Fahrzeuge, die einer genehmigten Type angehören und für die in der Genehmigungsdatenbank eine Zulassungssperre eingetragen wurde oder deren Genehmigungsdaten nicht mehr in die Genehmigungsdatenbank eingegeben werden dürfen (§ 30a Abs. 9), kann der Hersteller, bei Herstellern ohne Niederlassung im Bundesgebiet dessen gemäß § 29 Abs. 2 Bevollmächtigter, innerhalb eines durch Verordnung festzulegenden Zeitraumes beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie einen Antrag auf Ausnahmegenehmigung stellen. Im Antrag auf Ausnahmegenehmigung sind die technischen oder wirtschaftlichen Gründe für den Antrag anzuführen. Sind von der Type nur Typendaten in der Genehmigungsdatenbank enthalten, muss dem Antrag eine Liste der Fahrgestellnummern der Fahrzeuge angeschlossen werden, für die eine solche Ausnahmegenehmigung beantragt wird. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat unter Beachtung der in Abs. 3

Geltende Fassung**Vorgeschlagene Fassung**

festgelegten Bestimmungen innerhalb von drei Monaten zu entscheiden, ob und für wie viele Fahrzeuge der Type eine Ausnahmegenehmigung erteilt wird.

(2) Für einzelne Fahrzeuge, für die in der Genehmigungsdatenbank eine Zulassungssperre eingetragen wurde oder deren Genehmigungsdaten nicht mehr in die Genehmigungsdatenbank eingegeben werden dürfen (§ 30a Abs. 9), kann der Hersteller, bei Herstellern ohne Niederlassung im Bundesgebiet dessen gemäß § 29 Abs. 2 Bevollmächtigter oder der Besitzer eines einzelnen Fahrzeuges beim örtlich zuständigen Landeshauptmann einen Antrag auf Ausnahmegenehmigung stellen. Im Antrag auf Ausnahmegenehmigung sind die technischen oder wirtschaftlichen Gründe für den Antrag anzuführen. Der Landeshauptmann kann unter Bedachtnahme der in Abs. 3 festgelegten Bestimmungen eine Ausnahmegenehmigung erteilen.

(3) Die Ausnahmegenehmigung darf nur dann erteilt werden, wenn

1. dringende wirtschaftliche oder technische Gründe vorliegen,
2. die einschlägigen EG-Richtlinien oder die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes oder die aufgrund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen eine Ausnahmegenehmigung zulassen und die Erteilung der Ausnahmegenehmigung nicht den Schutzziele dieser Bestimmungen entgegensteht,
3. die sich aufgrund dieser Bestimmungen ergebende zulässige Anzahl an Fahrzeugen, für die eine solche Ausnahmegenehmigung erteilt wird, nicht überschritten wird und
4. die Erteilung der Ausnahmegenehmigung dem Antragsteller nicht einen ungerechtfertigten Wettbewerbsvorteil verschaffen würde.

(4) Für die Erteilung einer solchen Ausnahmegenehmigung ist eine Verwaltungsabgabe in folgender Höhe zu entrichten

1. dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie für
 - a) bis zu 10 Fahrzeuge einer Type 75 Euro
2. dem Landeshauptmann für ein Fahrzeug 50 Euro.

(5) Wurde eine Ausnahmegenehmigung erteilt, ist die Zulassungssperre in der Genehmigungsdatenbank für den Zeitraum aufzuheben, innerhalb dessen das Fahrzeug zugelassen werden darf. Die Aufhebung der Zulassungssperre ist bei Erteilung einer Ausnahmegenehmigung nach Abs. 1 vom Eingaber des

Geltende Fassung**§ 37. (1) bis (2) lit. c)**

(2) Kraftfahrzeuge und Anhänger dürfen nur zugelassen werden, wenn der Antragsteller glaubhaft macht, dass er der rechtmäßige Besitzer des Fahrzeuges

Vorgeschlagene Fassung

Datensatzes, in den Fällen des Abs. 2 vom Landeshauptmann, der die Ausnahmegenehmigung erteilt hat, einzutragen. Wird in den Fällen des Abs. 1 eine Ausnahmegenehmigung für Fahrzeuge erteilt, die durch die Fahrgestellnummer identifiziert sind, und liegen in der Genehmigungsdatenbank Typendaten dieser Fahrzeuge vor, sind für die von der Ausnahmegenehmigung betroffenen Fahrzeuge Genehmigungsdatensätze anzulegen. Die Ausnahmegenehmigung ist im Genehmigungsdokument zu vermerken. Wenn dem Antragsteller zum Zeitpunkt der Antragstellung die Fahrgestellnummern der von der Ausnahmegenehmigung betroffenen Fahrzeuge nicht bekannt sind, hat der Antragsteller die dem Bund aus der Überwachung der Einhaltung der erteilten Ausnahmegenehmigung entstehenden Aufwände nach Maßgabe des in § 131 Abs. 6 genannten Tarifes zu ersetzen.

(6) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat unter Bedachtnahme der in den EG-Richtlinien vorgegebenen Bedingungen durch Verordnung festzulegen:

1. die höchsten zulässigen Stückzahlen, für die eine solche Ausnahmegenehmigung erteilt werden darf,
2. den Zeitraum, innerhalb dessen die von der Ausnahmegenehmigung betroffenen Fahrzeuge zugelassen werden dürfen,
3. den Zeitraum, innerhalb dessen ein Antrag gemäß Abs. 1 gestellt werden kann.

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann durch Verordnung festlegen, welche Mindestinhalte der Antrag auf eine solche Ausnahmegenehmigung aufweisen muss.

(7) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ist zuständig für die Ermittlung der Anzahl der nach Abs. 1 und 2 erteilten Ausnahmegenehmigungen und die Übermittlung der aufgrund der EU-Richtlinien erforderlichen Meldung der erteilten Ausnahmegenehmigungen an die Kommission. Zur Ermittlung der Anzahl der erteilten Ausnahmegenehmigungen kann der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie auf die hinsichtlich der Eigentümer, Besitzer und Zulassungsbesitzer anonymisierten Daten in der Genehmigungsdatenbank und in der Zulassungsvidenz zugreifen.

§ 37. (1) bis (2) lit. c)

(2) Kraftfahrzeuge und Anhänger dürfen nur zugelassen werden, wenn der Antragsteller glaubhaft macht, dass er der rechtmäßige Besitzer des Fahrzeuges

Geltende Fassung

ist oder das Fahrzeug auf Grund eines Abzahlungsgeschäftes im Namen des rechtmäßigen Besitzers innehat, wenn er seinen Hauptwohnsitz oder Sitz, bei Antragstellern ohne Sitz im Bundesgebiet eine Hauptniederlassung im Bundesgebiet hat oder bei Miete des Fahrzeuges aus einem anderen EU-Mitgliedstaat, jedenfalls der Mieter seinen Hauptwohnsitz oder Sitz im Bundesgebiet hat, wenn er eine Erklärung über die beabsichtigte Verwendungsbestimmung des Fahrzeuges abgibt und wenn er folgende Nachweise erbringt:

- a) bei der erstmaligen Zulassung den entsprechenden Genehmigungsnachweis für das Fahrzeug (Typenschein bei Fahrzeugen mit nationaler Typengenehmigung, gültige Übereinstimmungsbescheinigung oder Datenauszug aus der Genehmigungsdatenbank bei Fahrzeugen mit EG-Betriebserlaubnis, Bescheid über die Einzelgenehmigung bei einzeln genehmigten Fahrzeugen), bei Fahrzeugen, die unter aufschiebenden Bedingungen genehmigt wurden, eine Bescheinigung der Genehmigungsbehörde darüber, dass diese Bedingungen erfüllt sind, bei Fahrzeugen, die bereits in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen waren, zusätzlich - sofern vorhanden - die Zulassungsbescheinigung im Sinne der Richtlinie 1999/37/EG, in der Fassung der Richtlinie 2003/127/EG, bei neuerlicher Zulassung das bei der letzten Zulassung hergestellte Fahrzeug-Genehmigungsdokument;
- b) eine Versicherungsbestätigung für das Fahrzeug gemäß § 61 Abs. 1; dies gilt jedoch nicht für Fahrzeuge, die gemäß § 59 Abs. 2 von der Versicherungspflicht ausgenommen sind;
- c) bei beabsichtigter Verwendungsbestimmung des Fahrzeuges zur gewerbsmäßigen Beförderung oder zur gewerbsmäßigen Vermietung ohne Beistellung eines Lenkers eine Bestätigung der zuständigen gesetzlichen Interessenvertretung über das Vorliegen der Berechtigung zu dieser Verwendung;
- d) bei der erstmaligen Zulassung eines Fahrzeuges im Sinne des Art. 1 Abs. 8 Z 1 der Binnenmarktregelung, Anhang zum UStG 1994, BGBl. Nr. 663/1994 (Kraftfahrzeuge mit einem Hubraum von mehr als 48 ccm oder einer Leistung von mehr als 7,2 kW, die zur Personen- oder Güterbeförderung bestimmt sind), das aus einem anderen EU-Mitgliedstaat erworben worden ist,

Vorgeschlagene Fassung

ist oder das Fahrzeug auf Grund eines Abzahlungsgeschäftes im Namen des rechtmäßigen Besitzers innehat, wenn er seinen Hauptwohnsitz oder Sitz, bei Antragstellern ohne Sitz im Bundesgebiet eine Hauptniederlassung im Bundesgebiet hat oder bei Miete des Fahrzeuges aus einem anderen EU-Mitgliedstaat, jedenfalls der Mieter seinen Hauptwohnsitz oder Sitz im Bundesgebiet hat, wenn er eine Erklärung über die beabsichtigte Verwendungsbestimmung des Fahrzeuges abgibt und wenn er folgende Nachweise erbringt:

- a) bei der erstmaligen Zulassung den entsprechenden Genehmigungsnachweis für das Fahrzeug (Typenschein bei Fahrzeugen mit nationaler Typengenehmigung, gültige Übereinstimmungsbescheinigung oder Datenauszug aus der Genehmigungsdatenbank bei Fahrzeugen mit EG-Betriebserlaubnis, Bescheid über die Einzelgenehmigung bei einzeln genehmigten Fahrzeugen), bei Fahrzeugen, die unter aufschiebenden Bedingungen genehmigt wurden, eine Bescheinigung der Genehmigungsbehörde darüber, dass diese Bedingungen erfüllt sind, bei Fahrzeugen, die bereits in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen waren, zusätzlich - sofern vorhanden - die Zulassungsbescheinigung im Sinne der Richtlinie 1999/37/EG, in der Fassung der Richtlinie 2003/127/EG, bei neuerlicher Zulassung das bei der letzten Zulassung hergestellte Fahrzeug-Genehmigungsdokument;
- b) eine Versicherungsbestätigung für das Fahrzeug gemäß § 61 Abs. 1; dies gilt jedoch nicht für Fahrzeuge, die gemäß § 59 Abs. 2 von der Versicherungspflicht ausgenommen sind;
- c) bei beabsichtigter Verwendungsbestimmung des Fahrzeuges zur gewerbsmäßigen Beförderung oder zur gewerbsmäßigen Vermietung ohne Beistellung eines Lenkers eine Bestätigung der zuständigen gesetzlichen Interessenvertretung über das Vorliegen der Berechtigung zu dieser Verwendung;
- d) bei der erstmaligen Zulassung eines Fahrzeuges für Diplomaten eine Bestätigung des Bundesministeriums für auswärtige Angelegenheiten über die völkerrechtliche Steuerbefreiung

Geltende Fassung

1. eine Bestätigung eines Finanzamtes, dass gegen die Zulassung des Fahrzeuges aus steuerrechtlicher Sicht keine Bedenken bestehen, oder
 2. eine Bestätigung des Bundesministeriums für auswärtige Angelegenheiten, dass das Fahrzeug von der Umsatzsteuer und der Normverbrauchsabgabe befreit ist;
 - e) bei der erstmaligen Zulassung eines Fahrzeuges im Sinne des § 2 Normverbrauchsabgabengesetz, BGBl. Nr. 695/1991, in der Fassung BGBl. I Nr. 142/2000 (Motorräder, Motorräder mit Beiwagen, Kraftwagen, ausgenommen Omnibusse, und andere Kraftfahrzeuge, die hauptsächlich für die Beförderung von Personen gebaut sind), das aus einem Staat erworben worden ist, der nicht Mitglied der Europäischen Union ist,
 1. eine Bestätigung eines Finanzamtes, dass gegen die Zulassung des Fahrzeuges aus steuerrechtlicher Sicht keine Bedenken bestehen, oder
 2. eine Bestätigung des Bundesministeriums für auswärtige Angelegenheiten, dass das Fahrzeug von der Normverbrauchsabgabe befreit ist;
- lit. f) bis lit. h)
- § 40.** (1) bis (2) ...
- (3) bis (6) ...

§ 43. (1) bis (1b)...

- (2) Wurde das Fahrzeug abgemeldet und der Zulassungsschein und die

Vorgeschlagene Fassung

1. eine Bestätigung eines Finanzamtes, dass gegen die Zulassung des Fahrzeuges aus steuerrechtlicher Sicht keine Bedenken bestehen, oder
2. eine Bestätigung des Bundesministeriums für auswärtige Angelegenheiten, dass das Fahrzeug von der Umsatzsteuer und der Normverbrauchsabgabe befreit ist;
 - e) entfällt

lit. f) bis lit. h) ...

§ 40. (1) bis (2) ...

(2a) Im Verfahren auf Zulassung eines Fahrzeuges oder bei Adressänderungen kann die Zulassungsstelle zur Prüfung des Wohnsitzes eine Abfrage beim Zentralen Melderegister durchführen. Die Zulassungsstelle erhält Auskunft über das Vorliegen eines Hauptwohnsitzes oder Nebenwohnsitzes des Antragstellers. Treffen die Abfragekriterien (Vorname, Zuname, Geburtsdatum) auf mehrere Personen zu, so übermittelt das Zentrale Melderegister die Datensätze zu allen gefundenen Personen und kennzeichnet das Ergebnis mit einem Qualifikationskennzeichen. Die Zulassungsstelle hat in einem solchen Fall die Entscheidung zu treffen, welcher der gefundenen Datensätze dem Antragsteller entspricht. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann durch Verordnung festlegen, dass die ZMR - Abfrage ab einem bestimmten Zeitpunkt verpflichtend durchzuführen ist.

(3) bis (6) ...

§ 43. (1) bis (1b)...

- (2) Wurde das Fahrzeug abgemeldet und der Zulassungsschein und die

Geltende Fassung

Kennzeichentafeln abgeliefert (Abs. 1) oder ihr Verlust oder Untergang glaubhaft gemacht, so sind der Behörde, sofern nicht zwingende entgegenstehende Gründe glaubhaft gemacht werden, das Fahrzeug-Genehmigungsdokument zur Einsichtnahme vorzulegen. Die Behörde hat auf diesem die Abmeldung und den Tag der Abmeldung zu bestätigen. Als Tag der Abmeldung gilt der Tag der Ablieferung des Zulassungsscheines und der Kennzeichentafeln oder der Tag, an dem ihr Verlust oder Untergang glaubhaft gemacht wurde.

(3) bis (8) ...

§ 47. (1) bis (3) ...

(4) Der Bundesminister für Inneres führt eine zentrale Zulassungsevidenz. Zu diesem Zweck haben – sofern die Zulassung nicht durch Zulassungsstellen vorgenommen wird – die Zulassungsbehörden, die die örtliche Zulassungsevidenz automationsunterstützt führen, laufend die Daten der Zulassungsbesitzer, im Falle einer Miete des Fahrzeuges aus einem anderen EU-Mitgliedstaat auch die Daten der Mieter, gemäß Abs. 1 – ausgenommen Beruf und Art des Betriebes – sowie Daten über das Kraftfahrzeug oder den Anhänger und die Zulassung dem Bundesminister für Inneres mittels maschinell lesbarer Datenträger oder im Wege der Datenfernübertragung zu übermitteln. Auskünfte sind im Wege der Datenfernverarbeitung dem Bundesministerium für Inneres, dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, den Sicherheitsdirektionen, den Bundespolizeibehörden, den Bezirksverwaltungsbehörden, den Magistraten der Städte mit eigenem Statut, den Dienststellen der Bundesgendarmerie, den Grenzkontrolldienststellen, den militärischen Organen und Behörden zum Zwecke der Vollziehung des Militärbefugnisgesetzes, BGBl. I Nr. 86/2000, und – nach Maßgabe der technischen und organisatorischen Voraussetzungen und kostenneutral für den Bund – den Gemeindefürsorgeeinrichtungen zu erteilen, soweit diese zur Wahrnehmung der ihnen übertragenen Aufgaben eine wesentliche Voraussetzung bilden. Abs. 1 dritter Satz über die Löschung der Daten gilt sinngemäß.

(4a) bis (6) ...

Vorgeschlagene Fassung

Kennzeichentafeln abgeliefert (Abs. 1) oder ihr Verlust oder Untergang glaubhaft gemacht, so ist der Behörde, sofern nicht zwingende entgegenstehende Gründe glaubhaft gemacht werden, das Fahrzeug-Genehmigungsdokument zur Einsichtnahme vorzulegen. Die Behörde hat auf diesem die Abmeldung und den Tag der Abmeldung zu bestätigen. Als Tag der Abmeldung gilt der Tag der Ablieferung des Zulassungsscheines und der Kennzeichentafeln oder der Tag, an dem ihr Verlust oder Untergang glaubhaft gemacht wurde. Außer in den Fällen des Abs. 1a, § 44 Abs. 1 lit. a und lit. d, § 44 Abs. 2 lit. a und lit. e ist die Abmeldung oder die Aufhebung der Zulassung auf dem Zulassungsschein zu vermerken und der Zulassungsschein dem Antragsteller wieder auszufolgen; dies ist nicht erforderlich, wenn die Abmeldung und die neuerliche Zulassung des Fahrzeuges im Zuge der gleichen Amtshandlung erfolgen.

(3) bis (8) ...

§ 47. (1) bis (3) ...

(4) Der Bundesminister für Inneres führt eine zentrale Zulassungsevidenz. Zu diesem Zweck haben – sofern die Zulassung nicht durch Zulassungsstellen vorgenommen wird – die Zulassungsbehörden, die die örtliche Zulassungsevidenz automationsunterstützt führen, laufend die Daten der Zulassungsbesitzer, im Falle einer Miete des Fahrzeuges aus einem anderen EU-Mitgliedstaat auch die Daten der Mieter, gemäß Abs. 1 – ausgenommen Beruf und Art des Betriebes – sowie Daten über das Kraftfahrzeug oder den Anhänger und die Zulassung dem Bundesminister für Inneres mittels maschinell lesbarer Datenträger oder im Wege der Datenfernübertragung zu übermitteln. Auskünfte sind im Wege der Datenfernverarbeitung dem Bundesministerium für Inneres, dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, dem Bundesministerium für Finanzen und den Finanzbehörden, den Sicherheitsdirektionen, den Bundespolizeibehörden, den Bezirksverwaltungsbehörden, den Magistraten der Städte mit eigenem Statut, den Dienststellen der Bundespolizei, den Grenzkontrolldienststellen, den militärischen Organen und Behörden zum Zwecke der Vollziehung des Militärbefugnisgesetzes, BGBl. I Nr. 86/2000, und – nach Maßgabe der technischen und organisatorischen Voraussetzungen und kostenneutral für den Bund – den Gemeindefürsorgeeinrichtungen zu erteilen, soweit diese zur Wahrnehmung der ihnen übertragenen Aufgaben eine wesentliche Voraussetzung bilden. Abs. 1 dritter Satz über die Löschung der Daten gilt sinngemäß.

Geltende Fassung

§ 49. (1) bis (2) ..

(3) Für

1. Anhänger mit ausländischem Kennzeichen, die mit einem Kraftfahrzeug mit österreichischem Kennzeichen gezogen werden sollen (§ 83), hat die Behörde auf Antrag des Zulassungsbesitzers dieses Kraftfahrzeuges Kennzeichentafeln mit dessen Kennzeichen auszugeben, wenn der Antragsteller glaubhaft macht, dass er Beförderungen vom Ausland in das Inland durchzuführen hat;
2. nicht zum Verkehr zugelassene Anhänger, die mit einem Kraftfahrzeug mit österreichischem Kennzeichen gezogen werden sollen, hat die Behörde auf Antrag des Zulassungsbesitzers dieses Kraftfahrzeuges Kennzeichentafeln mit dessen Kennzeichen auszugeben, wenn der Antragsteller glaubhaft macht, dass der Anhänger mit dem Kraftfahrzeug im Ausland gezogen werden soll.

Die Ausgabe solcher Kennzeichentafeln ist im Zulassungsschein für das Kraftfahrzeug zu vermerken.

§ 49. (4) bis (5d)...

(6) An Kraftwagen und Motordreirädern muss vorne und hinten, an Motorfahrrädern, Motorrädern, Motorrädern mit Beiwagen, vierrädrigen Leichtkraftfahrzeugen, Zugmaschinen, Motorkarren und selbstfahrenden Arbeitsmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h und an Anhängern hinten, die vorgesehene Kennzeichentafel mit dem für das Fahrzeug zugewiesenen Kennzeichen angebracht sein; bei anderen selbstfahrenden Arbeitsmaschinen kann die vordere Kennzeichentafel abgenommen werden, wenn vorne am Fahrzeug Geräte oder Aufbauten angebracht sind; Zugmaschinen, Motorkarren und selbstfahrende Arbeitsmaschinen, an denen nur eine Kennzeichentafel angebracht ist, sind an der Vorderseite durch weißes rückstrahlendes Material im Sinne des § 49 Abs. 4 von der Mindestgröße einer Kennzeichentafel kenntlich zu machen. Das Anbringen

Vorgeschlagene Fassung

(4a) bis (6) ...

§ 49. (1) bis (2) ...

(3) Auf Antrag des Zulassungsbesitzers eines in Z 1 bis 3 genannten Kraftfahrzeuges hat die Behörde Kennzeichentafeln mit dessen Kennzeichen auszugeben für

1. Anhänger mit ausländischem Kennzeichen, die mit einem Kraftfahrzeug mit österreichischem Kennzeichen gezogen werden sollen (§ 83), wenn der Antragsteller glaubhaft macht, dass er Beförderungen vom Ausland in das Inland durchzuführen hat;
2. nicht zum Verkehr zugelassene Anhänger, die mit einem Kraftfahrzeug mit österreichischem Kennzeichen gezogen werden sollen, wenn der Antragsteller glaubhaft macht, dass der Anhänger mit dem Kraftfahrzeug im Ausland gezogen werden soll;
3. auf der Anhängerkupplung des Kraftfahrzeuges montierte Fahrradträger.

Die Ausgabe solcher Kennzeichentafeln ist im Zulassungsschein für das Kraftfahrzeug zu vermerken.

§ 49. (4) bis (5d) ...

(6) Die vorgesehene Kennzeichentafel mit dem für das Fahrzeug zugewiesenen Kennzeichen muss wie folgt am Fahrzeug angebracht sein:

Geltende Fassung

weiterer Kennzeichentafeln ist unzulässig; bei Probefahrten dürfen jedoch auch Kennzeichentafeln mit Probefahrtenkennzeichen angebracht sein. Die Kennzeichentafeln müssen senkrecht zur Längsmittlebene des Fahrzeuges annähernd lotrecht und so am Fahrzeug angebracht sein, dass das Kennzeichen vollständig sichtbar und gut lesbar ist und durch die Kennzeichenleuchten ausreichend beleuchtet werden kann. Es muss in jedem Fall auch die Umrandung der Kennzeichentafel vollständig sichtbar sein; bei Befestigung der Kennzeichentafel mit einem serienmäßig hergestellten Kennzeichen-Halter darf der Rand der Kennzeichentafel jedoch geringfügig (bis zu einer Fläche von zirka 10 cm²) verdeckt werden. Ist das Anbringen der Kennzeichentafeln hinten am Fahrzeug nicht möglich, wie bei Theaterkulissenwagen und dergleichen, so ist je eine Kennzeichentafel an jeder Seite des Fahrzeuges parallel zu seiner Längsmittlebene anzubringen.

Vorgeschlagene Fassung

1. an Kraftwagen und dreirädrigen Kraftfahrzeugen mit geschlossenem kabinenartigem Aufbau vorne und hinten;
2. an selbstfahrenden Arbeitsmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h, Motorfahrrädern, Motorrädern, Motorrädern mit Beiwagen, Motordreirädern, vierrädrigen Kraftfahrzeugen, die insbesondere durch Lenkstange, Bedienungs- und Anzeigeelemente sowie Sitzbank Charakterzüge eines Kraftfahrzeuges aufweisen, vierrädrigen Leichtkraftfahrzeugen, Zugmaschinen, Motorkarren und an Anhängern hinten;
3. ist das Anbringen der Kennzeichentafeln hinten am Fahrzeug nicht möglich, wie bei Theaterkulissenwagen und dergleichen, so ist je eine Kennzeichentafel an jeder Seite des Fahrzeuges parallel zu seiner Längsmittlebene anzubringen.

Bei anderen als in Z 2 genannten selbstfahrenden Arbeitsmaschinen kann die vordere Kennzeichentafel abgenommen werden, wenn vorne am Fahrzeug Geräte oder Aufbauten angebracht sind. Zugmaschinen, Motorkarren und selbstfahrende Arbeitsmaschinen, an denen nur eine Kennzeichentafel angebracht ist, sind an der Vorderseite durch weißes rückstrahlendes Material im Sinne des Abs. 4 von der Mindestgröße einer Kennzeichentafel kenntlich zu machen. Das Anbringen weiterer Kennzeichentafeln ist unzulässig; bei Probefahrten dürfen jedoch auch Kennzeichentafeln mit Probefahrtenkennzeichen angebracht sein. Die Kennzeichentafeln müssen senkrecht zur Längsmittlebene des Fahrzeuges annähernd lotrecht und so am Fahrzeug angebracht sein, dass das Kennzeichen

Geltende Fassung**§ 49. (7) ..****§ 51. (1) bis (3) ..**

(4) Ist die Kennzeichentafel für ein Kennzeichen in Verlust geraten, so darf dieses erst ein Jahr nach der Anzeige des Verlustes (Abs. 1) wieder zugewiesen werden.

§ 57a. (1) bis (9) ...

(10) Falls durch Verordnung eine elektronische Führung des Begutachtungsformblattes angeordnet worden ist, können die entsprechenden Inhalte des Gutachtens in anonymisierter Form der Bundesanstalt Statistik Österreich für die Erstellung einer Statistik über den Zustand der zur wiederkehrenden Begutachtung vorgeführten Fahrzeuge auch auf elektronischem Weg übermittelt werden. Dabei kann durch Verordnung auch vorgesehen werden, dass diese Daten im Wege einer von den ermächtigten Plakettenherstellern namhaft gemachten Stelle, die diese Daten für die weitere statistische Verarbeitung entsprechend aufbereitet, der Bundesanstalt Statistik Österreich übermittelt werden. Die namhaft gemachte Stelle hat eine der

Vorgeschlagene Fassung

vollständig sichtbar und gut lesbar ist und durch die Kennzeichenleuchten ausreichend beleuchtet werden kann. Es muss in jedem Fall auch die Umrandung der Kennzeichentafel vollständig sichtbar sein. Bei Befestigung der Kennzeichentafel mit einem serienmäßig hergestellten Kennzeichen-Halter darf der Rand der Kennzeichentafel jedoch geringfügig (bis zu einer Fläche von zirka 10 cm²) verdeckt werden. Nicht mehr benötigte vordere Kennzeichentafeln für Motordreiräder und vierrädrige Kraftfahrzeuge, die insbesondere durch Lenkstange, Bedienungs- und Anzeigeelemente sowie Sitzbank Charakterzüge eines Kraftrades aufweisen, sind bis spätestens 31. Dezember 2007 in einer Zulassungsstelle zurückzugeben.

§ 49. (7)...

(8) Wird die hintere Kennzeichentafel durch einen auf der Anhängerkupplung montierten Fahrradträger oder durch die damit transportierten Fahrräder verdeckt, so hat der Lenker

1. die hintere Kennzeichentafel, oder
2. eine rote Kennzeichentafel mit dem Kennzeichen des Zugfahrzeuges (Abs. 3 Z 3)

auf dem Fahrradträger anzubringen.

§ 51. (1) bis (3) ..

(4) Ist die Kennzeichentafel für ein Kennzeichen in Verlust geraten, so darf dieses erst ein Jahr nach der Anzeige des Verlustes (Abs. 1), wieder zugewiesen werden. Im Falle eines Diebstahles von Kennzeichentafeln frühestens jedoch nach Abschluss der polizeilichen Fahndungsmaßnahmen.

§ 57a. (1) bis (9) ...

(10) Die Bundesanstalt Statistik Österreich hat laufend Erhebungen über den Zustand der zur wiederkehrenden Begutachtung vorgeführten Fahrzeuge durchzuführen. Die Ermächtigten haben die entsprechenden Inhalte des Gutachtens monatlich in anonymisierter Form im Wege einer von den ermächtigten Begutachtungsplakettenherstellern namhaft gemachten Stelle, die diese Daten für die weitere statistische Verarbeitung entsprechend aufbereitet, der Bundesanstalt Statistik Österreich auf elektronischem Weg für die Erstellung einer Statistik über den Zustand der zur wiederkehrenden Begutachtung vorgeführten Fahrzeuge zu übermitteln. Die namhaft gemachte Stelle hat eine der Amtsverschwiegenheit vergleichbare Geheimhaltung über alle ihr übermittelten

Geltende Fassung

Amtsverschwiegenheit vergleichbare Geheimhaltung über alle ihr übermittelten Daten zu wahren und hat den Landeshauptmännern zum Zwecke der Qualitätssicherung und Überwachung der Begutachtungsstellen Auskünfte aus dem Datenmaterial zu erteilen sowie Zugriff auf die aus dem jeweiligen Bundesland stammenden Daten zu gewähren.

§ 101. (1) lit. d) ...

(1) Die Beladung von Kraftfahrzeugen und Anhängern ist unbeschadet der Bestimmungen der Abs. 2 und 5 nur zulässig, wenn

- 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,
- b) die im § 4 Abs. 6 Z. 1 festgesetzte Höchstgrenze für die größte Höhe von Fahrzeugen durch die Beladung nicht überschritten wird,
- c) die größte Länge des Fahrzeuges durch die Beladung um nicht mehr als ein Viertel der Länge des Fahrzeuges überschritten wird und
- d) bei Bewilligungen gemäß Abs. 5 zweiter Satz erteilte Auflagen eingehalten werden
- e) die Ladung und auch einzelne Teile dieser, auf dem Fahrzeug so verwahrt oder durch geeignete Mittel gesichert sind, dass sie den im normalen Fahrbetrieb auftretenden Kräften standhalten und der sichere Betrieb des Fahrzeuges nicht beeinträchtigt und niemand gefährdet wird. Die einzelnen Teile einer Ladung müssen so verstaut und durch geeignete Mittel so gesichert werden, dass sie ihre Lage zueinander sowie zu den Wänden des Fahrzeuges nur geringfügig verändern können. Die Ladung oder einzelne Teile sind erforderlichenfalls z. B. durch Zurrgurte, Klemmbalken, Transportschutzkissen, rutschhemmende Unterlagen oder Kombinationen geeigneter Ladungssicherungsmittel zu sichern. Eine ausreichende Ladungssicherung liegt auch vor, wenn die gesamte Ladefläche in jeder Lage mit Ladegütern vollständig ausgefüllt

Vorgeschlagene Fassung

Daten zu wahren und hat dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und den Landeshauptmännern zum Zwecke der Qualitätssicherung und Überwachung der Begutachtungsstellen Auskünfte aus dem Datenmaterial zu erteilen sowie Zugriff auf die aus dem jeweiligen Bundesland stammenden Daten zu gewähren.

§ 101. (1) lit. d) ...

(1) Die Beladung von Kraftfahrzeugen und Anhängern ist unbeschadet der Bestimmungen der Abs. 2 und 5 nur zulässig, wenn

- 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,
- b) die im § 4 Abs. 6 Z. 1 festgesetzte Höchstgrenze für die größte Höhe von Fahrzeugen durch die Beladung nicht überschritten wird,
- c) die größte Länge des Fahrzeuges durch die Beladung um nicht mehr als ein Viertel der Länge des Fahrzeuges überschritten wird und
- d) bei Bewilligungen gemäß Abs. 5 zweiter Satz erteilte Auflagen eingehalten werden
- e) die Ladung und auch einzelne Teile dieser, auf dem Fahrzeug so verwahrt oder durch geeignete Mittel gesichert sind, dass sie den im normalen Fahrbetrieb auftretenden Kräften standhalten und der sichere Betrieb des Fahrzeuges nicht beeinträchtigt und niemand gefährdet wird. Die Ladung oder einzelne Teile sind erforderlichenfalls z.B. durch Zurrgurte, Klemmbalken, Transportschutzkissen, rutschhemmende Unterlagen oder Kombinationen geeigneter Ladungssicherungsmittel zu sichern. Eine ausreichende Ladungssicherung liegt auch vor, wenn die gesamte Ladefläche in jeder Lage mit Ladegütern vollständig ausgefüllt ist, sofern ausreichend feste Abgrenzungen des Laderaumes ein Herabfallen des Ladegutes oder Durchdringen der Laderaumbegrenzung verhindern. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und

Geltende Fassung

ist.
(1a) bis (8) ...

§ 102. (1) Der Kraftfahrzeuglenker darf ein Kraftfahrzeug erst in Betrieb nehmen, wenn er sich, soweit dies zumutbar ist, davon überzeugt hat, dass das von ihm zu lenkende Kraftfahrzeug und ein mit diesem zu ziehender Anhänger sowie deren Beladung den hiefür in Betracht kommenden Vorschriften entsprechen; die Überprüfung der Wirksamkeit der Vorrichtungen zum Abgeben von akustischen Warnzeichen darf jedoch nur erfolgen, sofern nicht ein Verbot gemäß § 43 Abs. 2 lit. a StVO 1960 besteht. Berufskraftfahrer haben bei Lastkraftwagen, Omnibussen oder Anhängern unverzüglich den Zulassungsbesitzer nachweisbar zu verständigen, wenn das Fahrzeug diesen Vorschriften nicht entspricht. Lenker von Lastkraftwagen und Sattelzugfahrzeugen mit einem Eigengewicht von mehr als 3 500 kg oder von Omnibussen haben dafür zu sorgen, dass der Wegstreckemesser und der Fahrtschreiber auf Fahrten in Betrieb sind und dass im Fahrtschreiber ein geeignetes, ordnungsgemäß ausgefülltes Schaublatt eingelegt ist; es darf pro Person und pro Einsatzzeit im Sinne des § 16 Arbeitszeitgesetz, BGBl. Nr. 461/1969, 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 sowie die mitgeführten Schaublätter auszuhändigen. Hierüber ist dem Lenker eine Bestätigung auszustellen. Ist das Fahrzeug mit einem digitalen Kontrollgerät ausgerüstet, so gelten die Bestimmungen des § 102a.

§ 102. (2) bis (5) lit. g)...

(5) Der Lenker hat auf Fahrten mitzuführen und den Organen des

Vorgeschlagene Fassung

Technologie kann durch Verordnung nähere Bestimmungen festsetzen, in welchen Fällen eine Ladung mangelhaft gesichert ist. Dabei können auch verschiedene Mängel in der Ladungssicherung zu Mängelgruppen zusammenfasst sowie ein Formblatt für die Befundaufnahme bei Kontrollen festgesetzt werden.

(1â) bis (8) ...

§ 102. (1) Der Kraftfahrzeuglenker darf ein Kraftfahrzeug erst in Betrieb nehmen, wenn er sich, soweit dies zumutbar ist, davon überzeugt hat, dass das von ihm zu lenkende Kraftfahrzeug und ein mit diesem zu ziehender Anhänger sowie deren Beladung den hiefür in Betracht kommenden Vorschriften entsprechen; die Überprüfung der Wirksamkeit der Vorrichtungen zum Abgeben von akustischen Warnzeichen darf jedoch nur erfolgen, sofern nicht ein Verbot gemäß § 43 Abs. 2 lit. a StVO 1960 besteht. Berufskraftfahrer haben bei Lastkraftwagen, Omnibussen oder Anhängern unverzüglich den Zulassungsbesitzer nachweisbar zu verständigen, wenn das Fahrzeug diesen Vorschriften nicht entspricht. Lenker von Lastkraftwagen und Sattelzugfahrzeugen mit einem Eigengewicht von mehr als 3 500 kg oder von Omnibussen haben dafür zu sorgen, dass der Wegstreckemesser und der Fahrtschreiber auf Fahrten in Betrieb sind und dass im Fahrtschreiber ein geeignetes, ordnungsgemäß ausgefülltes Schaublatt eingelegt ist; es darf pro Person und pro Einsatzzeit im Sinne des § 16 Arbeitszeitgesetz, BGBl. Nr. 461/1969, nur ein Schaublatt im Fahrtschreiber eingelegt sein, in das der Name des Lenkers einzutragen ist; die Schaublätter, handschriftlichen Aufzeichnungen und Ausdrücke aus einem digitalen Kontrollgerät der laufenden Woche sowie der dieser vorausgehenden 15 Tage 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 sowie die mitgeführten Schaublätter, handschriftlichen Aufzeichnungen und Ausdrücke aus dem digitalen Kontrollgerät für Zeiträume, in denen ein Fahrzeug mit digitalem Kontrollgerät gelenkt worden ist, auszuhändigen. Hierüber ist dem Lenker eine Bestätigung auszustellen. Ist das Fahrzeug mit einem digitalen Kontrollgerät ausgerüstet, so gelten die Bestimmungen des § 102a.

§ 102. (2) bis (5) lit. g)...

(5) Der Lenker hat auf Fahrten mitzuführen und den Organen des

Geltende Fassung

öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht auf Verlangen zur Überprüfung auszuhändigen

- a) (Anm.: aufgehoben durch BGBl. I Nr. 121/1997)
- b) den Zulassungsschein oder Heereszulassungsschein für das von ihm gelenkte Kraftfahrzeug und einen mit diesem gezogenen Anhänger,
- c) bei Probefahrten den Probefahrtschein (§ 45 Abs. 4) und auf Freilandstraßen (§ 2 Abs. 1 Z 16 der StVO 1960) und an Sonn- und Feiertagen die Bescheinigung über das Ziel und den Zweck der Probefahrt (§ 45 Abs. 6), bei Betrieben, die außerhalb des Ortsgebietes (§ 2 Abs. 1 Z 15 der StVO 1960) liegen, muss diese Bescheinigung nur an Sonn- und Feiertagen mitgeführt werden, bei Probefahrten gemäß § 45 Abs. 1 Z 4 die Bescheinigung über die Probefahrt, aus der der Zeitpunkt des Beginnes und des Endes der Probefahrt ersichtlich sind;
- d) bei Überstellungsfahrten den Überstellungsfahrtschein gemäß § 46 Abs. 4,
- e) Bescheide über kraftfahrrechtliche Bewilligungen, die zur Verwendung des Fahrzeuges auf Straßen mit öffentlichem Verkehr erforderlich sind (§ 101 Abs. 5, § 104 Abs. 5 lit. d, Abs. 7 und 9),
- f) das gemäß § 17 Arbeitszeitgesetz vorgeschriebene persönliche Fahrtenbuch,
- g) auf Grund gewerberechtlicher Vorschriften für die Durchführung von Beförderungen oder von Leerfahrten erforderliche Dokumente;
- h) bei Transporten im Vor- und Nachlaufverkehr Beförderungs- und Begleitpapiere, aus denen sich die zu wählende Route ergibt.

Im Falle der Anzeige des Verlustes eines oder mehrerer der in den lit. b bis g angeführten Dokumente hat die Behörde oder die nächste Dienststelle des öffentlichen Sicherheitsdienstes, bei der der Besitzer des in Verlust geratenen Dokumentes dies beantragt, diesem eine Bestätigung über die Verlustanzeige auszustellen. Die Bestätigung über die Verlustanzeige ersetzt die in den lit. b bis e angeführten Dokumente bis zur Ausstellung des neuen Dokumentes, jedoch nicht länger als eine Woche, gerechnet vom Tage des Verlustes. Lenker von Zugmaschinen, Motorkarren oder selbstfahrenden Arbeitsmaschinen müssen die in den lit. b bis g angeführten Dokumente auf Fahrten im Umkreis von nicht mehr als 10 km vom dauernden Standort des Fahrzeuges nicht mitführen.

Vorgeschlagene Fassung

öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht auf Verlangen zur Überprüfung auszuhändigen

- a) (Anm.: aufgehoben durch BGBl. I Nr. 121/1997)
- b) den Zulassungsschein oder Heereszulassungsschein für das von ihm gelenkte Kraftfahrzeug und einen mit diesem gezogenen Anhänger,
- c) bei Probefahrten den Probefahrtschein (§ 45 Abs. 4) und auf Freilandstraßen (§ 2 Abs. 1 Z 16 der StVO 1960) und an Sonn- und Feiertagen die Bescheinigung über das Ziel und den Zweck der Probefahrt (§ 45 Abs. 6), bei Betrieben, die außerhalb des Ortsgebietes (§ 2 Abs. 1 Z 15 der StVO 1960) liegen, muss diese Bescheinigung nur an Sonn- und Feiertagen mitgeführt werden, bei Probefahrten gemäß § 45 Abs. 1 Z 4 die Bescheinigung über die Probefahrt, aus der der Zeitpunkt des Beginnes und des Endes der Probefahrt ersichtlich sind;
- d) bei Überstellungsfahrten den Überstellungsfahrtschein gemäß § 46 Abs. 4,
- e) Bescheide über kraftfahrrechtliche Bewilligungen, die zur Verwendung des Fahrzeuges auf Straßen mit öffentlichem Verkehr erforderlich sind (§ 101 Abs. 5, § 104 Abs. 5 lit. d, Abs. 7 und 9),
- f) das gemäß § 17 Arbeitszeitgesetz vorgeschriebene persönliche Fahrtenbuch,
- g) auf Grund gewerberechtlicher Vorschriften für die Durchführung von Beförderungen oder von Leerfahrten erforderliche Dokumente;
- h) bei Transporten im Vor- und Nachlaufverkehr Beförderungs- und Begleitpapiere, aus denen sich die zu wählende Route ergibt sowie eine Bestätigung des Bahnunternehmens über die Eisenbahnbenutzung.

Im Falle der Anzeige des Verlustes eines oder mehrerer der in den lit. b bis g angeführten Dokumente hat die Behörde oder die nächste Dienststelle des öffentlichen Sicherheitsdienstes, bei der der Besitzer des in Verlust geratenen Dokumentes dies beantragt, diesem eine Bestätigung über die Verlustanzeige auszustellen. Die Bestätigung über die Verlustanzeige ersetzt die in den lit. b bis e angeführten Dokumente bis zur Ausstellung des neuen Dokumentes, jedoch nicht länger als eine Woche, gerechnet vom Tage des Verlustes. Lenker von Zugmaschinen, Motorkarren oder selbstfahrenden Arbeitsmaschinen müssen die in den lit. b bis g angeführten Dokumente auf Fahrten im Umkreis von nicht mehr als 10 km vom dauernden Standort des Fahrzeuges nicht mitführen.

Geltende Fassung**§ 102. (6) bis (11) ...**

(11a) Die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Straßenaufsicht haben die Einhaltung der Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 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 Überschreitung der höchstzulässigen Lenkzeit oder Unterschreitung der vorgeschriebenen Ruhezeit können auch Aufzeichnungen der Schaublätter vom Fahrtschreiber oder vom Kontrollgerät sowie Aufzeichnungen oder Ausdrücke von der Fahrerkarte oder des digitalen Kontrollgerätes herangezogen werden. Die Organe der Arbeitsinspektion haben die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Straßenaufsicht im Falle gemeinsamer Kontrollen nach Möglichkeit zu unterstützen.

(11b) 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.

(11c) bis (11d) ...

§ 102. (12) lit. j) ...

(12) Die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht sind berechtigt, Personen am Lenken oder an der Inbetriebnahme eines Fahrzeuges zu hindern, wenn diese hiedurch begehen oder begehen würden eine Übertretung

- a) des § 36 lit. a oder des § 82 Abs. 1 bis 3,
- b) des § 36 lit. b oder des § 82 Abs. 4, unbeschadet des § 51 Abs. 3,
- c) des § 36 lit. c, wenn durch die Übertretung die Verkehrssicherheit gefährdet wird,
- d) des § 85,
- e) des § 102 Abs. 3, wenn durch die Nichterfüllung von Auflagen die Verkehrssicherheit gefährdet wird,
- f) des § 102 Abs. 8a oder des § 102 Abs. 9, wenn bei Nichtverwendung von

Vorgeschlagene Fassung**§ 102. (6) bis (11) ...**

(11a) Die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Straßenaufsicht haben die Einhaltung der Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 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 Überschreitung der höchstzulässigen Lenkzeit oder Unterschreitung der vorgeschriebenen Ruhezeit können auch Aufzeichnungen der Schaublätter vom Fahrtschreiber oder vom Kontrollgerät sowie Aufzeichnungen oder Ausdrücke von der Fahrerkarte oder des digitalen Kontrollgerätes herangezogen werden. Die Organe der Arbeitsinspektion haben die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Straßenaufsicht im Falle gemeinsamer Kontrollen nach Möglichkeit zu unterstützen.

(11b) Die Kontrollen sind regelmäßig und in der Weise durchzuführen, dass jedenfalls der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. April 2006, ABl. L Nr. 102, S 35, über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 entsprochen wird.

(11c) bis (11d) ...

§ 102. (12) lit. j) ...

(12) Die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht sind berechtigt, Personen am Lenken oder an der Inbetriebnahme eines Fahrzeuges zu hindern, wenn diese hiedurch begehen oder begehen würden eine Übertretung

- a) des § 36 lit. a oder des § 82 Abs. 1 bis 3,
- b) des § 36 lit. b oder des § 82 Abs. 4, unbeschadet des § 51 Abs. 3,
- c) des § 36 lit. c, wenn durch die Übertretung die Verkehrssicherheit gefährdet wird,
- d) des § 85,
- e) des § 102 Abs. 3, wenn durch die Nichterfüllung von Auflagen die Verkehrssicherheit gefährdet wird,
- f) des § 102 Abs. 8a oder des § 102 Abs. 9, wenn bei Nichtverwendung von

Geltende Fassung

Winterreifen oder Schneeketten aufgrund der Fahrbahnverhältnisse oder der beabsichtigten Fahrtstrecke eine Gefährdung der Verkehrssicherheit zu erwarten ist,

- g) des § 4 Abs. 7a, des § 101, des § 104 oder des § 106, wenn durch die Übertretung die Verkehrssicherheit gefährdet wird, wobei die Verkehrssicherheit bei einer Überschreitung des jeweiligen höchsten zulässigen Gesamtgewichtes oder der Höchstgrenzen des § 4 Abs. 7a im Ausmaß von mehr als 2% oder der zulässigen Achslasten um mehr als 6% jedenfalls gefährdet wird,
- h) des § 58 Abs. 1 StVO 1960, wenn im Hinblick auf die höchste zulässige Dauer des Lenkens und das Mindestausmaß der Ruhezeiten, gegebenenfalls auch nach ausländischen Maßstäben, eine offenbare Übermüdung des Lenkers zu besorgen ist,
- i) des § 102 Abs. 1 dritter Satz, wenn die erforderlichen Schaublätter nicht mitgeführt, nicht ordnungsgemäß ausgefüllt oder ausgehändigt werden oder des § 102a Abs. 3 bis 8,
- j) der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 hinsichtlich der Vorschriften über die Benutzung des Schaublattes oder der Fahrerkarte (Art. 13 ff),
- k) der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 hinsichtlich der Vorschriften über das Mindestalter, die zulässige Lenkzeit, einzulegende Unterbrechung und Einhaltung der erforderlichen Ruhezeit (Art. 5 bis 9).

Zu diesem Zweck sind, falls erforderlich, je nach Lage des Falles und Art des Fahrzeuges oder der Beladung Zwangsmaßnahmen, wie etwa Abnahme der Fahrzeugschlüssel, Absperren oder Einstellen des Fahrzeuges, Anbringen von technischen Sperren und dergleichen, anzuwenden. Solche Zwangsmaßnahmen sind unverzüglich aufzuheben, wenn der Grund für ihre Anwendung weggefallen ist, im Falle der lit. d, h, i, j oder k auch, wenn eine andere Person, bei der keine Hinderungsgründe gegeben sind, beabsichtigt, das Fahrzeug in Betrieb zu nehmen und zu lenken. Im Falle der lit. g sind bei Gewichtsüberschreitungen oder Achslastüberschreitungen die Zwangsmaßnahmen aufzuheben, wenn die Überlast ab- oder auf ein anderes Fahrzeug umgeladen wird. Ist das Ab- oder Umladen an Ort und Stelle nicht möglich, so kann der Transport unter Begleitung durch die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht mit geringer Geschwindigkeit bis zu einer nahe gelegenen geeigneten Stelle, wo ein sicheres Ab- oder Umladen möglich ist, weitergeführt werden. Die durch eine Begleitung anfallenden Kosten sind vom Zulassungsbesitzer zu ersetzen; der Lenker des

Vorgeschlagene Fassung

Winterreifen oder Schneeketten aufgrund der Fahrbahnverhältnisse oder der beabsichtigten Fahrtstrecke eine Gefährdung der Verkehrssicherheit zu erwarten ist,

- g) des § 4 Abs. 7a, des § 101, des § 104 oder des § 106, wenn durch die Übertretung die Verkehrssicherheit gefährdet wird, wobei die Verkehrssicherheit bei einer Überschreitung des jeweiligen höchsten zulässigen Gesamtgewichtes oder der Höchstgrenzen des § 4 Abs. 7a im Ausmaß von mehr als 2% oder der zulässigen Achslasten um mehr als 6% jedenfalls gefährdet wird,
- h) des § 58 Abs. 1 StVO 1960, wenn im Hinblick auf die höchste zulässige Dauer des Lenkens und das Mindestausmaß der Ruhezeiten, gegebenenfalls auch nach ausländischen Maßstäben, eine offenbare Übermüdung des Lenkers zu besorgen ist,
- i) des § 102 Abs. 1 dritter Satz, wenn die erforderlichen Schaublätter nicht mitgeführt, nicht ordnungsgemäß ausgefüllt oder ausgehändigt werden oder des § 102a Abs. 3 bis 8,
- j) der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 hinsichtlich der Vorschriften über die Benutzung des Schaublattes oder der Fahrerkarte (Art. 13 ff),
- k) der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Vorschriften über das Mindestalter, die zulässige Lenkzeit, einzulegende Unterbrechung und Einhaltung der erforderlichen Ruhezeit (Art. 5 bis 9).

Zu diesem Zweck sind, falls erforderlich, je nach Lage des Falles und Art des Fahrzeuges oder der Beladung Zwangsmaßnahmen, wie etwa Abnahme der Fahrzeugschlüssel, Absperren oder Einstellen des Fahrzeuges, Anbringen von technischen Sperren und dergleichen, anzuwenden. Solche Zwangsmaßnahmen sind unverzüglich aufzuheben, wenn der Grund für ihre Anwendung weggefallen ist, im Falle der lit. d, h, i, j oder k auch, wenn eine andere Person, bei der keine Hinderungsgründe gegeben sind, beabsichtigt, das Fahrzeug in Betrieb zu nehmen und zu lenken. Im Falle der lit. g sind bei Gewichtsüberschreitungen oder Achslastüberschreitungen die Zwangsmaßnahmen aufzuheben, wenn die Überlast ab- oder auf ein anderes Fahrzeug umgeladen wird. Ist das Ab- oder Umladen an Ort und Stelle nicht möglich, so kann der Transport unter Begleitung durch die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht mit geringer Geschwindigkeit bis zu einer nahe gelegenen geeigneten Stelle, wo ein sicheres Ab- oder Umladen möglich ist, weitergeführt werden. Die durch eine Begleitung anfallenden Kosten sind vom Zulassungsbesitzer zu ersetzen; der Lenker des

Geltende Fassung

Kraftfahrzeuges gilt als Vertreter des Zulassungsbesitzers, falls dieser nicht selbst oder ein von ihm bestellter Vertreter anwesend ist.

§ 102a. (1) Jede Person mit Hauptwohnsitz im Bundesgebiet, die Inhaber einer Lenkberechtigung ist, die zum Lenken eines Kraftfahrzeuges berechtigt, das unter den Geltungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 fällt, kann die Fahrerkarte bei einer gemäß § 102d Abs. 1 hierfür ermächtigten Einrichtung beantragen. Der Antrag darf auch während eines Entzuges der Lenkberechtigung gestellt werden. Ein Antrag, ausgenommen bei Ersatz oder Erneuerung der Karte, darf aber nicht gestellt werden, wenn der Betreffende bereits Inhaber einer Fahrerkarte ist. Dem Antrag sind die entsprechenden, anspruchsbegründenden Unterlagen beizufügen. Für die Ausstellung der Fahrerkarte ist ein Kostenersatz zu entrichten. Die zur Erlangung der Fahrerkarte erforderlichen schriftlichen Eingaben und die Ausstellung der Fahrerkarte sind von Stempelgebühren und Verwaltungsabgaben befreit. Personen ohne Hauptwohnsitz im Bundesgebiet, sondern in einem Nicht-EU/EWR Staat können unter den oben genannten Voraussetzungen die Ausstellung einer Fahrerkarte beantragen, wenn sie ein rechtmäßiges Beschäftigungsverhältnis in Österreich nachweisen.

(2) bis (9) ...

§ 103b. (1) Jedes Unternehmen, das Fahrzeuge mit inländischem Kennzeichen einsetzt, die unter die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 fallen, kann eine Unternehmenskarte bei einer gemäß § 102d Abs. 1 hierfür ermächtigten Einrichtung beantragen. Werden für ein Unternehmen mehrere Unternehmenskarten beantragt, ist im Antrag glaubhaft zu machen, aus welchen Gründen diese benötigt werden. Dem Antrag sind die jeweils erforderlichen Unterlagen beizufügen. Für die Ausstellung der Unternehmenskarte ist ein Kostenersatz zu entrichten. Die zur Erlangung der Unternehmenskarte erforderlichen schriftlichen Eingaben und die Ausstellung der Unternehmenskarte sind von Stempelgebühren und Verwaltungsabgaben befreit. Personen, deren Fahrzeuge mit inländischem Kennzeichen zwar nicht unter den Geltungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 fallen, aber mit einem digitalem Kontrollgerät ausgerüstet sind, können Anträge auf Ausstellung von Unternehmenskarten stellen, wenn sie das Erfordernis des Besitzes von Unternehmenskarten glaubhaft machen.

(3) bis (5) ...

§ 104. (1) bis (2) lit. f) ...

Vorgeschlagene Fassung

Kraftfahrzeuges gilt als Vertreter des Zulassungsbesitzers, falls dieser nicht selbst oder ein von ihm bestellter Vertreter anwesend ist.

§ 102a. (1) Jede Person mit Hauptwohnsitz im Bundesgebiet, die Inhaber einer Lenkberechtigung ist, die zum Lenken eines Kraftfahrzeuges berechtigt, das unter den Geltungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 fällt, kann die Fahrerkarte bei einer gemäß § 102d Abs. 1 hierfür ermächtigten Einrichtung beantragen. Der Antrag darf auch während eines Entzuges der Lenkberechtigung gestellt werden. Ein Antrag, ausgenommen bei Ersatz oder Erneuerung der Karte, darf aber nicht gestellt werden, wenn der Betreffende bereits Inhaber einer Fahrerkarte ist. Dem Antrag sind die entsprechenden, anspruchsbegründenden Unterlagen beizufügen. Für die Ausstellung der Fahrerkarte ist ein Kostenersatz zu entrichten. Die zur Erlangung der Fahrerkarte erforderlichen schriftlichen Eingaben und die Ausstellung der Fahrerkarte sind von Stempelgebühren und Verwaltungsabgaben befreit. Personen ohne Hauptwohnsitz im Bundesgebiet, sondern in einem Nicht-EU/EWR Staat können unter den oben genannten Voraussetzungen die Ausstellung einer Fahrerkarte beantragen, wenn sie ein rechtmäßiges Beschäftigungsverhältnis in Österreich nachweisen.

(2) bis (9) ...

§ 103b. (1) Jedes Unternehmen, das Fahrzeuge mit inländischem Kennzeichen einsetzt, die unter die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 fallen, kann eine Unternehmenskarte bei einer gemäß § 102d Abs. 1 hierfür ermächtigten Einrichtung beantragen. Werden für ein Unternehmen mehrere Unternehmenskarten beantragt, ist im Antrag glaubhaft zu machen, aus welchen Gründen diese benötigt werden. Dem Antrag sind die jeweils erforderlichen Unterlagen beizufügen. Für die Ausstellung der Unternehmenskarte ist ein Kostenersatz zu entrichten. Die zur Erlangung der Unternehmenskarte erforderlichen schriftlichen Eingaben und die Ausstellung der Unternehmenskarte sind von Stempelgebühren und Verwaltungsabgaben befreit. Personen, deren Fahrzeuge mit inländischem Kennzeichen zwar nicht unter den Geltungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 fallen, aber mit einem digitalem Kontrollgerät ausgerüstet sind, können Anträge auf Ausstellung von Unternehmenskarten stellen, wenn sie das Erfordernis des Besitzes von Unternehmenskarten glaubhaft machen.

(3) bis (5) ...

§ 104. (1) bis (2) lit. f) ...

Geltende Fassung

- (2) Anhänger dürfen mit Kraftwagen nur gezogen werden
- a) wenn sie durch die im § 13 angeführten Vorrichtungen mit dem Zugfahrzeug sicher verbunden sind und die Radspur des Anhängers, außer bei unabhängig vom Zugfahrzeug zu lenkenden Anhängern, auf gerader, waagrechter Fahrbahn von der Richtung der Spur des Zugfahrzeuges nur geringfügig abweichen kann; jedoch dürfen landwirtschaftliche Anhänger, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden darf, wenn sie mit Zugmaschinen gezogen werden, auch nur durch die Anhängerdeichsel mit dem Zugfahrzeug verbunden sein. Bei Langgutfuhren darf ferner der Anhänger auch nur durch das Ladegut des Zugfahrzeuges gezogen werden, wenn er mit dessen Ladegut sicher verbunden ist;
 - b) wenn die Anhängerdeichsel, sofern sie sich ohne den Willen des Lenkers von der Anhängervorrichtung loslöst, nur geringfügig abfallen kann (§ 13 Abs. 2); dies gilt jedoch nicht für Anhänger, die selbsttätig zum Stehen gebracht werden, wenn sie ohne den Willen des Lenkers nicht mehr durch die Anhängervorrichtung mit dem Zugfahrzeug verbunden sind, sowie für landwirtschaftliche Anhänger, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden darf;
 - c) bei leichten Anhängern ohne Bremsanlage, wenn das um 75 kg erhöhte Eigengewicht des Zugfahrzeuges das Doppelte des Gesamtgewichtes des Anhängers überschreitet;
 - d) bei landwirtschaftlichen Anhängern mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 1 500 kg, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden darf und die keine Bremsanlage haben, wenn das Eigengewicht des Zugfahrzeuges nicht geringer ist als das höchste zulässige Gesamtgewicht des Anhängers;
 - e) bei Anhängern, die breiter sind als das Zugfahrzeug, wenn der Anhänger vorne auf beiden Seiten mit je einer Begrenzungsleuchte ausgerüstet ist, die so am äußersten Rand des Fahrzeuges angebracht ist, dass anderen Straßenbenützern dessen größte Breite erkennbar gemacht werden kann. Dies gilt jedoch nicht für landwirtschaftliche Anhänger, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden darf, wenn die äußersten Punkte des Anhängers nicht mehr als 40 cm über die äußersten Punkte der Leuchtflächen der Begrenzungsleuchten des Zugfahrzeuges

Vorgeschlagene Fassung

- (2) Anhänger dürfen mit Kraftwagen nur gezogen werden
- a) wenn sie durch die im § 13 angeführten Vorrichtungen mit dem Zugfahrzeug sicher verbunden sind und die Radspur des Anhängers, außer bei unabhängig vom Zugfahrzeug zu lenkenden Anhängern, auf gerader, waagrechter Fahrbahn von der Richtung der Spur des Zugfahrzeuges nur geringfügig abweichen kann; jedoch dürfen landwirtschaftliche Anhänger, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden darf, wenn sie mit Zugmaschinen gezogen werden, auch nur durch die Anhängerdeichsel mit dem Zugfahrzeug verbunden sein. Bei Langgutfuhren darf ferner der Anhänger auch nur durch das Ladegut des Zugfahrzeuges gezogen werden, wenn er mit dessen Ladegut sicher verbunden ist;
 - b) wenn die Anhängerdeichsel, sofern sie sich ohne den Willen des Lenkers von der Anhängervorrichtung loslöst, nur geringfügig abfallen kann (§ 13 Abs. 2); dies gilt jedoch nicht für Anhänger, die selbsttätig zum Stehen gebracht werden, wenn sie ohne den Willen des Lenkers nicht mehr durch die Anhängervorrichtung mit dem Zugfahrzeug verbunden sind, sowie für landwirtschaftliche Anhänger, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden darf;
 - c) bei leichten Anhängern ohne Bremsanlage, wenn das um 75 kg erhöhte Eigengewicht des Zugfahrzeuges das Doppelte des Gesamtgewichtes des Anhängers überschreitet;
 - d) bei landwirtschaftlichen Anhängern mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 1 500 kg, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden darf und die keine Bremsanlage haben, wenn das Eigengewicht des Zugfahrzeuges nicht geringer ist als das höchste zulässige Gesamtgewicht des Anhängers;
 - e) bei Anhängern, die breiter sind als das Zugfahrzeug, wenn der Anhänger vorne auf beiden Seiten mit je einer Begrenzungsleuchte ausgerüstet ist, die so am äußersten Rand des Fahrzeuges angebracht ist, dass anderen Straßenbenützern dessen größte Breite erkennbar gemacht werden kann. Dies gilt jedoch nicht für landwirtschaftliche Anhänger, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden darf, wenn die äußersten Punkte des Anhängers nicht mehr als 40 cm über die äußersten Punkte der Leuchtflächen der Begrenzungsleuchten des Zugfahrzeuges

Geltende Fassung

hinausragen;

- f) wenn bei Bewilligungen gemäß Abs. 9 vierter Satz (Anm.: richtig: zweiter Satz) erteilte Auflagen erfüllt werden;
- g) wenn Zugfahrzeug und Anhänger die gemäß § 28 Abs. 4 vorgeschriebene Beschaffenheit aufweisen.

(3) bis (9) ...

§ 106. (1) bis (4) Z 3 ...

(4) Die Fahrgäste von Fahrzeugen der Klassen M2 und M3, die nicht im Kraftfahrlinienverkehr eingesetzt werden, sind auf die Pflicht hinzuweisen, einen Sicherheitsgurt während der Fahrt dann anzulegen, wenn sie sich auf ihren Sitzen befinden. Der Hinweis hat mindestens auf eine der folgenden Arten zu erfolgen:

1. durch den Lenker,
2. durch den Busbegleiter oder die als Leiter der Gruppe benannte Person,
3. durch audiovisuelle Mittel (z. B. Videoaufzeichnung),
4. durch Schilder oder ein Piktogramm nach dem Muster des Anhanges der Richtlinie 2002/30/EG, ABl. Nr. L 115, vom 9. Mai 2003, S 63, die an jedem Sitzplatz deutlich sichtbar anzubringen sind.

(5) bis (15) ...

§ 114. (1) bis (4) ...

(4a) Gemäß Artikel 13 Abs. 1 lit. j der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 finden die Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 auf Schulfahrten mit Schulfahrzeugen (§ 112 Abs. 3) keine Anwendung. Ebenso sind gemäß Artikel 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 Schulfahrzeuge von der Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ausgenommen. Der Einbau eines Kontrollgerätes ist jedoch erforderlich.

(4b) bis (7)...

§ 123. (1) bis (2)...

(3) Der Landeshauptmann hat, wenn dies im Interesse der Zweckmäßigkeit,

Vorgeschlagene Fassung

hinausragen;

- f) wenn bei Bewilligungen gemäß Abs. 9 vierter Satz (Anm.: richtig: zweiter Satz) erteilte Auflagen erfüllt werden.

g) entfällt

(3) bis (9) ...

§ 106. (1) bis (4) Z 3 ...

(4) Die Fahrgäste von Fahrzeugen der Klassen M2 und M3, die nicht im Kraftfahrlinienverkehr eingesetzt werden, sind auf die Pflicht hinzuweisen, einen Sicherheitsgurt während der Fahrt dann anzulegen, wenn sie sich auf ihren Sitzen befinden. Der Hinweis hat mindestens auf eine der folgenden Arten zu erfolgen:

1. durch den Lenker,
2. durch den Busbegleiter oder die als Leiter der Gruppe benannte Person,
3. durch audiovisuelle Mittel (z. B. Videoaufzeichnung),
4. durch Schilder oder ein Piktogramm nach dem Muster des Anhanges der Richtlinie 2003/20/EG, ABl. Nr. L 115, vom 9. Mai 2003, S 63, die an jedem Sitzplatz deutlich sichtbar anzubringen sind.

(5) bis (15) ...

§ 114. (1) bis (4) ...

(4a) Gemäß Artikel 13 Abs. 1 lit. g der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 finden die Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 auf Schulfahrten und Prüfungsfahrten mit Schulfahrzeugen (§ 112 Abs. 3) keine Anwendung. Dies gilt auch für Fahrten zur Verbringung des Schulfahrzeuges zum Ort des Beginnes der Schul- oder der Prüfungsfahrt und vom Ort der Beendigung dieser Fahrt zurück, sofern mit dem Fahrzeug nicht gewerbliche Personen- oder Güterbeförderungen durchgeführt werden. Ebenso sind gemäß Artikel 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 Schulfahrzeuge von der Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ausgenommen. Der Einbau eines Kontrollgerätes für Schulungszwecke ist jedoch erforderlich.

(4b) bis (7) ...

§ 123. (1) bis (2)...

(3) Der Landeshauptmann hat, wenn dies im Interesse der Zweckmäßigkeit,

Geltende Fassung

Raschheit und Einfachheit der Vollziehung gelegen ist, Gemeinden, denen gemäß § 94c der StVO 1960 die Handhabung der Verkehrspolizei durch deren Gemeindegewachkörper übertragen ist, durch Verordnung für dieselben Straßen die Mitwirkung an der Vollziehung dieses Bundesgesetzes durch den Gemeindegewachkörper im Umfang des Abs. 2 lit. a und c zu übertragen. Die Übertragung ist durch Verordnung zu widerrufen oder einzuschränken, wenn die Voraussetzungen, unter denen sie erfolgt ist, überhaupt weggefallen oder nicht mehr im bisherigen Umfang gegeben sind. Die Ermächtigung der übrigen Organe der Straßenaufsicht, an der Vollziehung dieses Bundesgesetzes mitzuwirken, bleibt unberührt.

(3a) bis (5) ...

§ 127. (1) bis (2)...

(3) Zu technischen Sachverständigen dürfen nur mit Angelegenheiten des Kraftfahrwesens befaste Bedienstete aus dem Personalstand einer Gebietskörperschaft bestellt werden, bei denen folgende Voraussetzungen gegeben sind:

- a) Diplom der Fakultät für Maschinenbau oder für Elektrotechnik einer österreichischen Technischen Universität,
- b) Besitz einer Lenkberechtigung für die Klasse B seit mindestens drei Jahren sowie einer Lenkberechtigung für die Klasse C und
- c) Zustimmung der Dienstbehörde des Bediensteten zu seiner Heranziehung als Sachverständiger, auch hinsichtlich des Ausmaßes und der Zeiten. Durch diese Zustimmung werden die Verpflichtungen des Bediensteten gegenüber seiner Dienstbehörde nicht berührt.

(4)...

§ 131a. (1) bis (6) ...

(7) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann sich erforderlichenfalls hinsichtlich der im Abs. 4 lit. a bis c angeführten Maßnahmen

Vorgeschlagene Fassung

Raschheit und Einfachheit der Vollziehung gelegen ist, Gemeinden, denen gemäß § 94c der StVO 1960 die Handhabung der Verkehrspolizei durch deren Gemeindegewachkörper übertragen ist, durch Verordnung für dieselben Straßen die Mitwirkung an der Vollziehung dieses Bundesgesetzes durch den Gemeindegewachkörper im Umfang des Abs. 2 Z 1 und 3 zu übertragen. Die Übertragung ist durch Verordnung zu widerrufen oder einzuschränken, wenn die Voraussetzungen, unter denen sie erfolgt ist, überhaupt weggefallen oder nicht mehr im bisherigen Umfang gegeben sind. Die Ermächtigung der übrigen Organe der Straßenaufsicht, an der Vollziehung dieses Bundesgesetzes mitzuwirken, bleibt unberührt.

(3a) bis (5) ...

§ 127. (1) bis (2)...

(3) Zu technischen Sachverständigen dürfen nur mit Angelegenheiten des Kraftfahrwesens befaste Bedienstete aus dem Personalstand einer Gebietskörperschaft bestellt werden, bei denen folgende Voraussetzungen gegeben sind:

- a) Diplom der Fakultät für Maschinenbau oder für Elektrotechnik einer österreichischen Technischen Universität, oder wenn die Anzahl der Personen, bei denen diese Voraussetzungen gegeben sind, nicht ausreicht, erfolgreich bestandene Reifeprüfung an einer österreichischen Höheren technischen Lehranstalt maschinen- oder elektrotechnischer Richtung, unbeschadet zwischenstaatlicher Vereinbarungen über die gegenseitige Anerkennung akademischer Grade,
- b) Besitz einer Lenkberechtigung für die Klasse B seit mindestens drei Jahren sowie einer Lenkberechtigung für die Klasse C und
- c) Zustimmung der Dienstbehörde des Bediensteten zu seiner Heranziehung als Sachverständiger, auch hinsichtlich des Ausmaßes und der Zeiten. Durch diese Zustimmung werden die Verpflichtungen des Bediensteten gegenüber seiner Dienstbehörde nicht berührt.

(4) ...

§ 131a. (1) bis (6) ...

(7) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann sich erforderlichenfalls hinsichtlich der im Abs. 4 lit. a bis c angeführten Maßnahmen

Geltende Fassung

der sachverständigen Beratung eines Beirates bedienen, in welchen zu berufen sind:

- a) je ein Vertreter der in § 130 Abs. 2 Z II Z 1, 3 und 6 angeführten Interessenkreise,
- b) bis zu vier Vertreter der im § 130 Abs. 2 Z II Z 5 und 7 angeführten Interessenkreise,
- c) ein Vertreter der Länder,
- d) Vertreter allenfalls für die Durchführung der Maßnahmen sachlich zuständiger Bundesministerien.

§ 134. (1) 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 sowie der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 zuwiderhandelt, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist mit einer Geldstrafe bis zu 5 000 Euro, im Falle ihrer Uneinbringlichkeit mit Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen zu bestrafen. Bei der Einbringung von Fahrzeugen in das Bundesgebiet sind solche Zuwiderhandlungen auch strafbar, wenn sie auf dem Wege von einer österreichischen Grenzabfertigungsstelle, die auf ausländischem Gebiet liegt, zur Staatsgrenze begangen werden. Wurde der Täter wegen der gleichen Zuwiderhandlung bereits einmal bestraft, so kann an Stelle der Geldstrafe Arrest bis zu sechs Wochen verhängt werden. Wurde der Täter wegen der gleichen Zuwiderhandlung bereits zweimal bestraft, so können Geld- und Arreststrafen auch nebeneinander verhängt werden. Die Verhängung einer Arreststrafe ist in diesen Fällen aber nur zulässig, wenn es ihrer bedarf, um den Täter von weiteren Verwaltungsübertretungen der gleichen Art abzuhalten. Auch der Versuch einer solchen Zuwiderhandlung ist strafbar.

(1a) Übertretungen der Artikel 5 bis 9 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 sowie der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 sind auch dann als Verwaltungsübertretung strafbar, wenn die Übertretung nicht im Inland, sondern auf einer Fahrtstrecke innerhalb des Geltungsbereiches dieser Bestimmungen begangen worden ist (Art. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85). Als Ort der Übertretung gilt in diesem Falle der Ort der Betretung im Inland, bei der die Übertretung festgestellt worden ist. Von einer Bestrafung ist jedoch abzusehen, wenn die Übertretung im Bundesgebiet nicht mehr andauert und der Lenker

Vorgeschlagene Fassung

der sachverständigen Beratung eines Beirates bedienen, in welchen zu berufen sind:

1. je ein Vertreter der in § 130 Abs. 2 Z II Z 1, 3 und 6 angeführten Interessenkreise,
2. bis zu vier Vertreter der im § 130 Abs. 2 Z II Z 5 und 7 angeführten Interessenkreise,
3. ein Vertreter der Länder,
4. Vertreter allenfalls für die Durchführung der Maßnahmen sachlich zuständiger Bundesministerien,
5. ein Vertreter der Asfinag.

§ 134. (1) Wer diesem Bundesgesetz, den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen, Bescheiden oder sonstigen Anordnungen, den Artikeln 5 bis 9 und 10 Abs. 4 und 5 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 sowie der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 zuwiderhandelt, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist mit einer Geldstrafe bis zu 5 000 Euro, im Falle ihrer Uneinbringlichkeit mit Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen zu bestrafen. Bei der Einbringung von Fahrzeugen in das Bundesgebiet sind solche Zuwiderhandlungen auch strafbar, wenn sie auf dem Wege von einer österreichischen Grenzabfertigungsstelle, die auf ausländischem Gebiet liegt, zur Staatsgrenze begangen werden. Wurde der Täter wegen der gleichen Zuwiderhandlung bereits einmal bestraft, so kann an Stelle der Geldstrafe Arrest bis zu sechs Wochen verhängt werden. Wurde der Täter wegen der gleichen Zuwiderhandlung bereits zweimal bestraft, so können Geld- und Arreststrafen auch nebeneinander verhängt werden. Die Verhängung einer Arreststrafe ist in diesen Fällen aber nur zulässig, wenn es ihrer bedarf, um den Täter von weiteren Verwaltungsübertretungen der gleichen Art abzuhalten. Auch der Versuch einer solchen Zuwiderhandlung ist strafbar.

(1a) Übertretungen der Artikel 5 bis 9 und 10 Abs. 4 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 sowie der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 sind auch dann als Verwaltungsübertretung strafbar, wenn die Übertretung nicht im Inland, sondern auf einer Fahrtstrecke innerhalb des Geltungsbereiches dieser Bestimmungen begangen worden ist (Art. 2 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006). Als Ort der Übertretung gilt in diesem Falle der Ort der Betretung im Inland, bei der die Übertretung festgestellt worden ist. Von einer Bestrafung ist jedoch abzusehen, wenn die Übertretung im Bundesgebiet nicht mehr andauert und der Lenker

Geltende Fassung

nachweist, dass er wegen dieses Deliktes bereits im Ausland bestraft worden ist.

(2) Eine Zuwiderhandlung gegen die im Abs. 1 angeführten Vorschriften gilt nicht als Verwaltungsübertretung, wenn

1. bei einem Verkehrsunfall durch die Tat nur Sachschaden entstanden ist und
 - a) die nächste Polizei- oder Gendarmeriedienststelle ohne Aufschub von Personen, deren Verhalten am Unfallort mit dem Verkehrsunfall in ursächlichem Zusammenhang steht, vom Verkehrsunfall verständigt wurde oder
 - b) die in lit. a genannten Personen und jene, in deren Vermögen der Schaden eingetreten ist, einander ihre Identität nachgewiesen haben, oder
2. die Tat den Tatbestand einer in die Zuständigkeit der Gerichte fallenden strafbaren Handlung bildet.

(3) Bei Übertretungen 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 und Abs. 12 sowie bei mit Messgeräten festgestellten Überschreitungen einer ziffernmäßig festgesetzten erlaubten Höchstgeschwindigkeit (§ 98) im Ausmaß von 20 bis 30 km/h kann § 50 VStG 1991 mit der Maßgabe angewendet werden, dass Geldstrafen bis 36 Euro sofort eingehoben werden. Dies gilt auch für Übertretungen der Artikel 5 bis 9 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 und des Artikels 15 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85. Bei Übertretungen des § 4 Abs. 7a und § 101 Abs. 1 lit. a kann § 50 VStG 1991 mit der Maßgabe angewendet werden, dass Geldstrafen bis 210 Euro sofort eingehoben werden.

(3a) bis (6) ...

§ 134a. (1) ...

(2) Soweit in diesem Bundesgesetz auf die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 verwiesen wird, ist dies ein Verweis auf die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr, ABl. Nr. L 370 vom 31. Dezember 1985, S 1.

(3) Soweit in diesem Bundesgesetz auf die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 verwiesen wird, ist dies ein Verweis auf die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über

Vorgeschlagene Fassung

nachweist, dass er wegen dieses Deliktes bereits im Ausland bestraft worden ist.

(2) Eine Zuwiderhandlung gegen die im Abs. 1 angeführten Vorschriften gilt nicht als Verwaltungsübertretung, wenn

1. bei einem Verkehrsunfall durch die Tat nur Sachschaden entstanden ist und
 - a) die nächste Polizeiinspektion ohne Aufschub von Personen, deren Verhalten am Unfallort mit dem Verkehrsunfall in ursächlichem Zusammenhang steht, vom Verkehrsunfall verständigt wurde oder
 - b) die in lit. a genannten Personen und jene, in deren Vermögen der Schaden eingetreten ist, einander ihre Identität nachgewiesen haben, oder
2. die Tat den Tatbestand einer in die Zuständigkeit der Gerichte fallenden strafbaren Handlung bildet.

(3) Bei Übertretungen 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 und Abs. 12 sowie bei mit Messgeräten festgestellten Überschreitungen einer ziffernmäßig festgesetzten erlaubten Höchstgeschwindigkeit (§ 98) im Ausmaß von 20 bis 30 km/h kann § 50 VStG 1991 mit der Maßgabe angewendet werden, dass Geldstrafen bis 36 Euro sofort eingehoben werden. Dies gilt auch für Übertretungen der Artikel 5 bis 9 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und des Artikels 15 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85. Bei Übertretungen des § 4 Abs. 7a und § 101 Abs. 1 lit. a kann § 50 VStG 1991 mit der Maßgabe angewendet werden, dass Geldstrafen bis 210 Euro sofort eingehoben werden.

(3a) bis (6) ...

§ 134a. (1) ...

(2) Soweit in diesem Bundesgesetz auf die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 verwiesen wird, ist dies ein Verweis auf die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates, ABl. Nr. L 102 vom 11. April 2006, S 1.

(3) Soweit in diesem Bundesgesetz auf die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 verwiesen wird, ist dies ein Verweis auf die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über

Geltende Fassung

das Kontrollgerät im Straßenverkehr, ABl. Nr. L 370 vom 31. Dezember 1985, S 8, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 432/2004, ABl. Nr. L 71 vom 10. März 2004, S 3.

§ 135. (1) bis (17) ...

§ 136. (1) Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist, unbeschadet der Abs. 2 und 3 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie betraut; er hat das Einvernehmen zu pflegen bei der Vollziehung

a) des § 1 Abs. 2 lit. d, des § 24 Abs. 2, des § 29 Abs. 6, des § 30 Abs. 7, des § 31 Abs. 5, des § 40 Abs. 1 und 5, des § 41 Abs. 6, des § 45 Abs. 8, des § 46 Abs. 6, des § 47 Abs. 3, des § 87 Abs. 1, des § 97, des § 99 Abs. 1, des § 101 Abs. 8, des § 102 Abs. 2 und 5, des § 104 Abs. 8, des § 106 Abs. 9, des § 107 Abs. 4, des § 121 und des § 124 Abs. 1 bezüglich der Angelegenheiten des Bundesheeres und der Heeresverwaltung mit dem Bundesminister für Landesverteidigung;

(2) bis (6) ...

Vorgeschlagene Fassung

das Kontrollgerät im Straßenverkehr, ABl. Nr. L 370 vom 31. Dezember 1985, S 8, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 561/2006, ABl. Nr. L 102 vom 11. April 2006, S 1.

§ 135. (1) bis (17) ...

(18) Die Änderungen durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. xxx treten wie folgt in Kraft:

1. § 4 Abs. 7a, § 11 Abs. 6 bis 9, § 13 Abs. 3, § 20 Abs. 8, § 22 Abs. 2, § 28 Abs. 6, § 28a Abs. 1 Z 1, § 33 Abs. 1a, § 40 Abs. 2a, § 47 Abs. 4, § 49 Abs. 3, 6 und 8, § 51 Abs. 4, § 57a Abs. 10, § 101 Abs. 1 lit. e, § 102 Abs. 1, § 102 Abs. 5 lit. h, § 104 Abs. 2, § 106 Abs. 4 Z 4, § 123 Abs. 3, § 127 Abs. 3, § 131a Abs. 7, § 134 Abs. 2 und § 136 Abs. 1 lit. a jeweils in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx mit Ablauf des Tages der Kundmachung.
2. § 24 Abs. 2a, § 102 Abs. 11a, 11b und 12 lit. k, § 102a Abs. 1, § 103b Abs. 1, § 114 Abs. 4a, § 134 Abs. 1, 1a und 3 und § 134a Abs. 2 und 3 jeweils in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx mit 11. April 2007.
3. § 43 Abs. 2 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx mit 1. März 2007.
4. § 28b Abs. 5a, § 30 Abs. 2, § 30a Abs. 7, 9 und 9a, § 33 Abs. 3, § 34a und § 37 Abs. 2 lit. d und e jeweils in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx mit 1. Juli 2007.

§ 136. (1) Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist, unbeschadet der Abs. 2 und 3 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie betraut; er hat das Einvernehmen zu pflegen bei der Vollziehung

a) des § 1 Abs. 2 lit. d, des § 24 Abs. 2, des § 29 Abs. 6, des § 30 Abs. 7, des § 31 Abs. 6, des § 40 Abs. 1 und 5, des § 41 Abs. 6, des § 45 Abs. 8, des § 46 Abs. 6, des § 47 Abs. 3, des § 87 Abs. 1, des § 97, des § 99 Abs. 1, des § 101 Abs. 8, des § 102 Abs. 2 und 5, des § 104 Abs. 8, des § 106 Abs. 15, des § 107 Abs. 4, des § 121 und des § 124 Abs. 1 bezüglich der Angelegenheiten des Bundesheeres und der Heeresverwaltung mit dem Bundesminister für Landesverteidigung;

(2) bis (6) ...