

BUNDESGESETZBLATT

FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Jahrgang 2017

Ausgegeben am 13. Jänner 2017

Teil I

9. Bundesgesetz: **34. KFG-Novelle**
 (NR: GP XXV RV 1359 AB 1425 S. 157. BR: AB 9700 S. 862.)
 [CELEX-Nr.: 32014L0045, 32014L0046, 32014L0047]

9. Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967 geändert wird (34. KFG-Novelle)

Der Nationalrat hat beschlossen:

Das Kraftfahrzeuggesetz 1967, BGBl. Nr. 267/1967, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 67/2016, wird wie folgt geändert:

1. § 2 Z 4b und 4c lauten:

„4b. vierrädriges Leichtkraftfahrzeug ein Kraftwagen der Klasse L6e im Sinne der Begriffsbestimmung gemäß Art. 4 Abs. 2 lit. f der Verordnung (EU) Nr. 168/2013, ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 52;

4c. vierrädriges Kraftfahrzeug im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 ein Kraftwagen der Klasse L7e im Sinne der Begriffsbestimmung gemäß Art. 4 Abs. 2 lit. g der Verordnung (EU) Nr. 168/2013;“

2. § 2 Z 14 und 15 lauten:

„14. Motorfahrrad ein Kraftrad (Z 4) mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 45 km/h, dessen Antriebsmotor, wenn er ein Hubkolbenmotor ist, einen Hubraum von nicht mehr als 50 cm³ hat, oder ein Fahrzeug der Klasse L1e (leichtes zweirädriges Kraftfahrzeug) im Sinne der Begriffsbestimmung gemäß Art. 4 Abs. 2 lit. a der Verordnung (EU) Nr. 168/2013;

15. Motorrad ein nicht unter Z 14 fallendes einspuriges Kraftrad (Z 4) der Klasse L3e (zweirädriges Kraftrad) im Sinne der Begriffsbestimmung gemäß Artikel 4 Abs. 2 lit. c der Verordnung (EU) Nr. 168/2013;“

3. § 2 Z 26e lautet:

„26e. gezogenes auswechselbares Gerät ein Fahrzeug zum Einsatz in der Land- oder Forstwirtschaft, das dazu bestimmt ist, von einer Zugmaschine gezogen zu werden, und das die Funktion der Zugmaschine verändert oder erweitert, dauerhaft mit einem Gerät ausgerüstet oder für die Bearbeitung von Materialien ausgelegt ist; es kann auch mit einer Ladeplattform ausgestattet sein, die für die Aufnahme der zur Ausführung der Arbeiten erforderlichen Geräte und Vorrichtungen sowie für die zeitweilige Lagerung der bei der Arbeit erzeugten oder benötigten Materialien ausgelegt und gebaut ist; das Verhältnis zwischen der technisch zulässigen Gesamtmasse in beladenem Zustand und der Leermasse dieses Fahrzeugs beträgt weniger als 3,0;“

4. In § 2 Z 30a wird der Ausdruck „§ 2 Z 12 des Maß- und Eichgesetzes 1950 i. d. F. des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 174/1973“ durch den Ausdruck „§ 2 Abs. 1 Z 2 des Maß- und Eichgesetzes 1950, BGBl. Nr. 152/1950“ ersetzt.

5. § 2 Z 31a entfällt.

6. § 2 Z 40 lautet:

„40. Kombiniertes Verkehr die Güterbeförderung

- a) vom Absender zum nächstgelegenen technisch geeigneten Verladebahnhof oder innerhalb eines Umkreises von höchstens 150 km Luftlinie zu einem Verladehafen mit Kraftfahrzeugen auf der Straße (Vorlaufverkehr),
- b) vom Verladebahnhof oder Verladehafen zum Entladebahnhof oder Entladehafen in einem Kraftfahrzeug, einem Anhänger oder deren Wechselaufbauten oder in einem Container von mindestens 6 m Länge, jedoch mit einer maximalen Gesamtlänge von nicht mehr als 45 Fuß, mit der Eisenbahn oder mit einem See- oder Binnenschiff und
- c) vom nächstgelegenen technisch geeigneten Entladebahnhof oder von einem innerhalb eines Umkreises von höchstens 150 km Luftlinie gelegenen Entladehafen zum Empfänger mit Kraftfahrzeugen auf der Straße (Nachlaufverkehr).

Die Güterbeförderung auf der Straße erfolgt nur dann im Vorlauf- oder Nachlaufverkehr, wenn sie auf der kürzesten verkehrüblichen, transportwirtschaftlich zumutbaren und nach den kraftfahrrechtlichen und straßenpolizeilichen Vorschriften zulässigen Route durchgeführt wird. Der Ver- oder Entladebahnhof bzw. -hafen kann in einem anderen Mitgliedstaat gelegen sein, wenn dieser näher liegt als der nächstgelegene technisch geeignete Ver- oder Entladebahnhof bzw. -hafen im Bundesgebiet.“

7. In § 2 wird der Punkt am Ende der Z 46 durch einen Strichpunkt ersetzt und folgende Z 47 angefügt:

- „47. Fahrzeug mit alternativem Antrieb ein Kraftfahrzeug, das ganz oder teilweise mit einem alternativen Kraftstoff angetrieben wird und nach der Richtlinie 2007/46/EG genehmigt wurde; als alternativer Kraftstoff gilt ein Kraftstoff oder eine Kraftquelle, der oder die zumindest teilweise als Ersatz für Erdöl als Energieträger für den Verkehrssektor dient und zur Reduzierung der CO₂-Emissionen beitragen und die Umweltverträglichkeit des Verkehrssektors erhöhen kann; dazu zählt:
- a) Strom in allen Arten von Elektrofahrzeugen,
 - b) Wasserstoff,
 - c) Erdgas, einschließlich Biomethan, gasförmig (komprimiertes Erdgas – CNG) und flüssig (Flüssigerdgas – LNG),
 - d) Flüssiggas (LPG)
 - e) mechanische Energie aus bordeigenen Speichern.“

8. § 2 Abs. 2 entfällt.

9. § 3 lautet:

„§ 3. (1) Die Kraftfahrzeuge und Anhänger werden in nachstehende Ober- und Untergruppen eingeteilt:

1. Fahrzeuge der Klasse L1e bis L5e, das sind
 - 1.1. Fahrzeuge der Klasse L1e (leichtes zweirädriges Kraftfahrzeug),
 - 1.2. Fahrzeuge der Klasse L2e (dreirädriges Kleinkrafttrad),
 - 1.3. Fahrzeuge der Klasse L3e (zweirädriges Krafttrad),
 - 1.4. Fahrzeuge der Klasse L4e (zweirädriges Krafttrad mit Beiwagen),
 - 1.5. Fahrzeug der Klasse L5e (dreirädriges Kraftfahrzeug),
jeweils weiter unterteilt gemäß der Verordnung (EU) Nr. 168/2013.
2. Kraftwagen, das sind
 - 2.1. Kraftwagen zur Personenbeförderung mit mindestens vier Rädern (Klasse M),
 - 2.1.1. Personenkraftwagen (Klasse M1),
 - 2.1.2. Omnibusse (Klassen M2 und M3),
 - 2.1.2.1. Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 5 000 kg (Klasse M2),
 - 2.1.2.2. Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 5 000 kg (Klasse M3),
 - 2.2. Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung mit mindestens vier Rädern (Lastkraftwagen – Klasse N),
 - 2.2.1. Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3 500 kg (Klasse N1); diese können weiter unterteilt werden in:

- Gruppe I: Bezugsmasse bis zu 1 305 kg,
 - Gruppe II: Bezugsmasse von mehr als 1 305 kg, aber nicht mehr als 1 760 kg,
 - Gruppe III: Bezugsmasse von mehr als 1 760 kg,
- 2.2.2. Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg und nicht mehr als 12 000 kg (Klasse N2),
- 2.2.3. Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 12 000 kg (Klasse N3),
- 2.3. leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge (Fahrzeuge der Klasse L6e), mit weiteren Unterklassen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 168/2013,
- 2.4. schwere vierrädrige Kraftfahrzeuge (Fahrzeuge der Klasse L7e), mit weiteren Unterklassen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 168/2013,
- 2.5. Zugmaschinen,
- 2.5.1. land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen auf Rädern (Klasse T im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 167/2013, eingeteilt in die Klassen T1 bis T4, jeweils weiter unterteilt gemäß der Verordnung (EU) Nr. 167/2013),
- 2.5.2. Zugmaschinen, ausgenommen solche nach Z 2.5.1.,
- 2.6. Motorkarren, ausgenommen solche nach Z 2.5.1.,
- 2.7. Kraftwagen, die nicht unter Z 2.1. bis 2.6. fallen.
3. Sonderkraftfahrzeuge, das sind
- 3.1. land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen auf Gleisketten (Klasse C im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 167/2013, eingeteilt in die Klassen C1 bis C4, jeweils weiter unterteilt gemäß der Verordnung (EU) Nr. 167/2013),
- 3.2. Sonderkraftfahrzeuge, ausgenommen solche nach Z 3.1..
4. Anhänger, das sind
- 4.1. Anhängewagen,
- 4.2. Sattelanhänger,
- 4.3. Zentralachsanhänger,
- 4.4. Starrdeichselanhänger,
- jeweils unterteilt in:
- Anhänger der Klassen O1 bis O4 gemäß der Richtlinie 2007/46/EG:
 - Klasse O1: Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 750 kg,
 - Klasse O2: Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg und nicht mehr als 3 500 kg,
 - Klasse O3: Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg und nicht mehr als 10 000 kg,
 - Klasse O4: Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 10 000 kg,
 - oder, wenn es sich um land- oder forstwirtschaftliche Anhänger handelt (Klasse R im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 167/2013), eingeteilt in die Klassen R1 bis R4, jeweils weiter unterteilt gemäß der Verordnung (EU) Nr. 167/2013,
 - oder, wenn es sich um gezogene auswechselbare Geräte für den Einsatz in der Land- und Forstwirtschaft handelt (Klasse S im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 167/2013), eingeteilt in die Klassen S1 und S2, jeweils weiter unterteilt gemäß der Verordnung (EU) Nr. 167/2013).
- Die für die Klasseneinteilung von Sattelanhängern, Zentralachsanhängern und Starrdeichselanhängern maßgebliche Gesamtmasse ist gleich der von der oder den Achsen des Anhängers auf den Boden übertragenen Last, wenn der Anhänger mit dem Zugfahrzeug verbunden und bis zum zulässigen Höchstwert beladen ist.
5. Sonderanhänger.
- (2) Sattelkraftfahrzeuge, Gelenkkraftfahrzeuge, Mannschaftstransportfahrzeuge, Transportkarren, selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Spezialkraftwagen, Einachsanhänger, Anhänger-Arbeitsmaschinen und Ausgleichkraftfahrzeuge fallen jeweils in die ihrer Bauart und Verwendungsbestimmung entsprechende, in Abs. 1 angeführte Ober- und Untergruppe.“

10. § 4 Abs. 5 erster Halbsatz lautet:

„Kraftfahrzeuge der Klassen M1 und N1 sowie Spezialkraftwagen, Kraftfahrzeuge der Klassen M2 und M3 (Omnibusse), ausgenommen Omnibusse, die sowohl für den Einsatz im Nahverkehr als auch für

stehende Fahrgäste konstruiert sind, N2, N3 und sofern sie über einen Aufbau verfügen dreirädrige Kleinkraftfahrzeuge (Klasse L2e), dreirädrige Kraftfahrzeuge (Klasse L5e), vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge (Klasse L6e), und schwere vierrädrige Kraftfahrzeuge im Sinne der Verordnung (EU) 168/2013 (Klasse L7e), müssen für jeden Sitzplatz mit Sicherheitsgurten ausgerüstet sein, die hinsichtlich ihrer Befestigung am Fahrzeug der Bauart des Fahrzeuges entsprechen;“

11. § 4 Abs. 6 letzter Satz lautet:

„Die unter Z 1 bis 3 genannten Werte umfassen auch Wechselaufbauten und genormte Frachtstücke wie zB Container, wobei die zulässige Länge, einschließlich die zulässige Länge von Fahrzeugkombinationen (Abs. 7a) bei der Beförderung von Containern von 45 Fuß Länge oder Wechselaufbauten von 45 Fuß Länge – leer oder beladen, im kombinierten Verkehr um 15 cm überschritten werden darf; dies gilt auch dann, wenn bei Beförderungsvorgängen mit Nutzung des kombinierten Verkehrs die in § 2 Abs. 1 Z 40 lit. a oder c genannte Entfernung überschritten wird, um das nächstgelegene Verkehrsterminal, das für den geplanten Dienst geeignet ist, zu erreichen; im Falle einer solchen Überschreitung der Entfernungsgrenzen darf die Summe der Gesamtgewichte aber 40 000 kg nicht überschreiten.“

12. Nach § 4 Abs. 6 wird folgender Abs. 6a eingefügt:

„(6a) Die in Abs. 6 Z 3 und in Abs. 7a festgelegten Werte für die größten Längen von Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen dürfen überschritten werden:

1. Um den Anbau von aerodynamischen Luftleiteinrichtungen am hinteren Teil der Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen zu ermöglichen. Die am Heck des Fahrzeugs angebrachten aerodynamischen Luftleiteinrichtungen dürfen um nicht mehr als 500 mm über die größte Länge des Fahrzeugs hinausragen und die Länge des Fahrzeuges darf nicht um mehr als 20 cm überschritten werden, wenn sie zusammengeklappt oder eingezogen sind. Auch bei Verwendung solcher aerodynamischer Luftleiteinrichtungen müssen die Fahrzeuge im kombinierten Verkehr verwendet werden können und es muss die Verkehrs- und Betriebssicherheit gewährleistet sein. Die Luftleiteinrichtungen müssen sicher am Fahrzeug befestigt sein und dürfen sich – auch im kombinierten Verkehr – nicht ablösen; sie müssen einklappbar, zusammenfaltbar oder abnehmbar sein und es müssen außer den Beleuchtungseinrichtungen auch die hinteren Konturmarkierungen sichtbar bleiben und sie dürfen die Funktion des hinteren Unterfahrschutzes nicht beeinträchtigen.
2. Sofern das Führerhaus eine verbesserte Aerodynamik und Energieeffizienz sowie eine bessere Sicherheit bietet und das im Rahmen des einschlägigen Typen- oder Einzelgenehmigungsverfahren festgestellt worden ist.

Die Überschreitung der höchstzulässigen Längen darf nicht zu einer größeren Ladelänge dieser Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen führen.“

13. In § 4 Abs. 7 wird nach der Z 1a folgende Z 1b eingefügt:

„1b. bei zweiachsigen Kraftfahrzeugen mit alternativem Antrieb, bei denen es sich nicht um Omnibusse handelt, wird das höchstzulässige Gewicht von 18 000 kg um das zusätzliche, für die alternative Antriebstechnik erforderliche Gewicht – höchstens jedoch 1 000 kg – angehoben;“

14. In § 4 Abs. 7 wird nach der Z 3 folgende Z 3a eingefügt:

„3a. bei dreiachsigen Kraftfahrzeuge mit alternativem Antrieb wird das jeweilige Gesamtgewicht gemäß Z 2 oder 3 um das zusätzliche, für die alternative Antriebstechnik erforderliche Gewicht – höchstens jedoch 1 000 kg – angehoben;“

15. In § 4 Abs. 7 wird nach der Z 5 folgende Z 5a eingefügt:

„5a. bei dreiachsigen Gelenkbussen mit alternativem Antrieb wird das höchstzulässige Gewicht von 28 000 kg um das zusätzliche, für die alternative Antriebstechnik erforderliche Gewicht – höchstens jedoch 1 000 kg – angehoben;“

16. In § 24 Abs. 2 wird der Verweis „Verordnung (EWG) Nr. 3821/85“ ersetzt durch „Verordnung (EU) Nr. 165/2014“.

17. In § 24 Abs. 2a im Einleitungsteil und in der Z 3 wird jeweils der Verweis „Verordnung (EWG) Nr. 3821/85“ ersetzt durch „Verordnung (EU) Nr. 165/2014“. Weiters entfällt in § 24 Abs. 2a Z 3 der Ausdruck „6 und“.

18. In § 24 Abs. 2a Z 2 wird der Verweis „Art. 15 Abs. 7 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85“ ersetzt durch „Art. 36 Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014“.

19. In § 24 Abs. 2b wird der Verweis „Verordnung (EWG) Nr. 3821/85“ ersetzt durch „Verordnung (EU) Nr. 165/2014“.

20. In § 24 Abs. 2b Z 1 wird nach der lit. i folgende lit. j angefügt:

„j) Fahrzeuge mit Elektroantrieb mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 4 250 kg, die im Umkreis von 50 km vom Standort des Unternehmens zur Güterbeförderung verwendet werden;“

21. § 24 Abs. 2b Z 3 lit. d lautet:

„d) Fahrzeuge, die von den Straßenerhaltern oder von Unternehmen, die von Straßenerhaltern beauftragt wurden, für den Winterdienst eingesetzt werden, sofern das Fahrzeug nicht unter die Ausnahme der Z 1 lit. d fällt.“

22. In § 24 Abs. 3 wird der Verweis „Artikel 4 ff der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85“ ersetzt durch „Kapitel III der Verordnung (EU) Nr. 165/2014“.

23. In § 24 Abs. 4, 7 (jeweils zweimal) und Abs. 8 wird der Verweis „Verordnung (EWG) Nr. 3821/85“ ersetzt durch „Verordnung (EU) Nr. 165/2014“.

24. § 27a Abs. 1 lautet:

„(1) Fahrzeuge, die vom Geltungsbereich der jeweiligen EU-Rechtsakte betreffend die Genehmigung von Fahrzeugen, der Richtlinie 2007/46/EG, der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 oder der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 erfasst werden und die nach diesen Vorschriften genehmigt werden, müssen anstelle der Bestimmungen der §§ 4 bis 27 die in den Abs. 2 bis 4 angeführten Bestimmungen erfüllen.“

25. § 27a Abs. 3 und 4 lauten:

„(3) Fahrzeuge der Klassen L müssen allen Bestimmungen der in Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 angeführten Rechtsakte entsprechen, sofern in den §§ 4 bis 27 keine Bestimmungen enthalten sind, die ausdrücklich über die Vorgaben der Verordnung hinausgehend für Fahrzeuge dieser Klassen gültig sind. Der genaue Anwendungsbereich dieser Rechtsakte ist dem Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 und den dort angeführten Rechtsakten zu entnehmen. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann durch Verordnung Fahrzeuge dieser Klassen, die einzeln genehmigt werden sollen, von einzelnen Bestimmungen der in Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 angeführten Rechtsakte ausnehmen, sofern entsprechende alternative Anforderungen festgelegt werden, die sicher stellen, dass das gleiche Maß an Verkehrssicherheit und Umweltschutz gewährleistet ist, wie in den einschlägigen Rechtsakten. Diese alternativen Vorschriften dürfen keine zerstörenden Prüfungen erfordern.“

(4) Fahrzeuge der Klassen T, C, R und S müssen allen Bestimmungen der in Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 angeführten Rechtsakte entsprechen, sofern in den §§ 4 bis 27 keine Bestimmungen enthalten sind, die ausdrücklich über die Vorgaben der Verordnung hinausgehend für Fahrzeuge dieser Klassen gültig sind. Der genaue Anwendungsbereich dieser Rechtsakte ist dem Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 und den dort angeführten Rechtsakten zu entnehmen. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann durch Verordnung Fahrzeuge der Klassen T, C, R und S, die einzeln genehmigt werden sollen, von einzelnen Bestimmungen der in Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 angeführten Rechtsakte und dieses Bundesgesetzes ausnehmen, sofern entsprechende alternative Anforderungen festgelegt werden, die sicher stellen, dass das gleiche Maß an Verkehrssicherheit und Umweltschutz gewährleistet ist, wie in den einschlägigen Rechtsakten. Diese alternativen Vorschriften dürfen keine zerstörenden Prüfungen erfordern.“

26. In § 28a Abs. 1 Z 1 wird der Ausdruck „Betriebserlaubnisrichtlinien 2007/46/EG, 2002/24/EG und 2003/37/EG“ ersetzt durch den Ausdruck „EU-Rechtsakten betreffend die Genehmigung von Fahrzeugen, Richtlinie 2007/46/EG, Verordnung (EU) Nr. 167/2013 oder Verordnung Nr. (EU) 168/2013“.

27. In § 28a Abs. 6 wird der Ausdruck „2009/40/EG, ABl. L Nr. 141, vom 6. Mai 2009, S 12“ ersetzt durch den Ausdruck „2014/45/EU, ABl. L Nr. 127 vom 29.04.2014, S 51“ und der Ausdruck „2003/127/EG, ABl. L 10, vom 16. Jänner 2004, S 29,“ ersetzt durch den Ausdruck „2014/46/EU, ABl. L Nr. 127 vom 29.04.2014, S 129,“

28. In § 28b Abs. 1 wird der Ausdruck „2009/40/EG“ ersetzt durch den Ausdruck „2014/45/EU“ und der Ausdruck „2003/127/EG, ABl. L 10, vom 16. Jänner 2004, S 29,“ ersetzt durch den Ausdruck „2014/46/EU,“.

29. In § 28b Abs. 5 wird der Ausdruck „2009/40/EG“ ersetzt durch den Ausdruck „2014/45/EU“ und der Ausdruck „2003/127/EG,“ ersetzt durch den Ausdruck „2014/46/EU,“.

30. § 28d Abs. 1 lautet:

„(1) Bei Fahrzeugen, deren Stückzahl die in Anhang XII Teil A Abschnitt 2 der Richtlinie 2007/46/EG oder die in Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 oder in Anhang III der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 genannten Stückzahlen nicht überschreitet, kann der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie auf Antrag eine nationale Kleinserien-Typgenehmigung erteilen, wenn die Fahrzeuge den dafür relevanten Bestimmungen dieses Bundesgesetzes, den einschlägigen Vorschriften der Europäischen Union oder den durch Verordnung festgelegten alternativen Anforderungen entsprechen.“

31. In § 29 Abs. 2 wird der Ausdruck „AVG. 1950“ durch den Ausdruck „Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 – AVG, BGBl. Nr. 51/1991“ ersetzt.

32. In § 30a Abs. 3 wird das Wort „und“ am Ende der Z 3 durch einen Beistrich ersetzt und der Punkt am Ende der Z 4 durch das Wort „und“ und es wird folgende Z 5 angefügt:

„5. technischen Angaben, die für eine ordnungsgemäße Begutachtung und Überprüfung gemäß den §§ 56 bis 58 erforderlich sind.“

33. In § 30a Abs. 6 wird das Wort „und“ am Ende der Z 4 durch einen Beistrich ersetzt und der Punkt am Ende der Z 5 durch das Wort „und“ und es wird folgende Z 6 angefügt:

„6. technischen Angaben, die für eine ordnungsgemäße Begutachtung und Überprüfung gemäß den §§ 56 bis 58 erforderlich sind.“

34. In § 37 Abs. 2 lit. h wird der Ausdruck „2009/40/EG“ ersetzt durch den Ausdruck „2014/45/EU“.

35. § 40b Abs. 5 lautet:

„(5) Die Behörde hat den zur Herstellung der Kennzeichentafeln Ermächtigten (§ 49 Abs. 5) zeitgerecht Kennzeichen zur Fertigung und Lagerung zuzuteilen. Die Zulassungsstelle hat die benötigten Kennzeichentafeln rechtzeitig bei den ermächtigten Herstellern zu bestellen. Die abgerufenen Kennzeichentafeln sind von den ermächtigten Herstellern direkt an die Zulassungsstellen zu den gesetzlichen Bedingungen zu liefern und zu verrechnen; die Behörde ist von den Kennzeichentafelherstellern unverzüglich darüber zu informieren, welche Kennzeichentafeln an welche Zulassungsstellen geliefert worden sind. Die Zulassungsstellen können die Begutachtungsplaketten (§ 57a) direkt bei den zur Herstellung der Begutachtungsplaketten Ermächtigten (§ 57a Abs. 7) beziehen. In diesem Fall hat die Zulassungsstelle die benötigten Begutachtungsplaketten rechtzeitig bei den ermächtigten Herstellern zu bestellen und die bestellten Begutachtungsplaketten sind von den ermächtigten Herstellern direkt an die Zulassungsstellen zu den gesetzlichen Bedingungen zu liefern und zu verrechnen.“

36. Nach § 44 wird folgender § 44a samt Überschrift eingefügt:

„Aussetzung der Zulassung

§ 44a. (1) Erhält die Behörde eine Verständigung gemäß § 57c Abs. 4c, dass bei einem Fahrzeug im Zuge der wiederkehrenden Begutachtung Mängel mit Gefahr im Verzug festgestellt worden sind, so kann sie unbeschadet des § 44 Abs. 1 lit. a die Zulassung vorübergehend aussetzen und den Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln unverzüglich abnehmen.

(2) Sobald die Mängel behoben worden sind und ein positives Gutachten vorgelegt wird, ist diese vorläufige Aussetzung der Zulassung unverzüglich zu beenden und der Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln sind wieder auszufolgen.“

36a. In § 48 Abs. 2 wird nach dem Wort „Formates“ die Wortfolge „und derselben Ausgestaltung“ eingefügt.

37. In § 49 Abs. 4 wird in der Tabelle folgende Z 5 angefügt:

„5. Kraftfahrzeuge der Klasse L, M1 und N1	weiß	grün“
jeweils mit reinem Elektroantrieb oder mit		
Wasserstoff- Brennstoffzellenantrieb		

38. § 49 Abs. 4 *fünfter Satz lautet:*

„Bei weißen Kennzeichentafeln, ausgenommen solche gemäß Z 5 für Motorfahräder und vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge, muss am linken Rand in einem blauen Feld mit zwölf gelben Sternen das internationale Unterscheidungszeichen in weißer Schrift angegeben sein.“

39. § 49 Abs. 4 *achter Satz lautet:*

„Weiße Kennzeichentafeln (Z 1 und Z 5, ausgenommen solche für Motorfahräder und vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge) müssen an ihrer oberen und unteren Kante rot-weiß-rot gerandet sein; Kennzeichentafeln für Motorfahräder und vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge müssen weiß, solche gemäß Z 5 grün umrandet sein.“

40. *Nach § 49 Abs. 4a wird folgender Abs. 4b eingefügt:*

„(4b) Der Zulassungsbesitzer eines Kraftfahrzeuges gemäß Abs. 4 Z 5 hat die Möglichkeit, anstelle der Kennzeichentafel gemäß Abs. 4 Z 5 eine herkömmliche Kennzeichentafel gemäß Abs. 4 Z 1 oder 2 zu beantragen. Der Zulassungsbesitzer eines Kraftfahrzeuges gemäß Abs. Z 5, für das noch keine Kennzeichentafeln gemäß Abs. 4 Z 5 ausgegeben worden sind, hat die Möglichkeit, die Ausfolgung solcher Kennzeichentafeln zu beantragen. Dabei ist grundsätzlich ein neues Kennzeichen zuzuweisen und es sind von Amts wegen alle entsprechenden Änderungen des neuen Kennzeichens betreffend durchzuführen. Es kann auch die Ausfolgung von Kennzeichentafeln gemäß Abs. 4 Z 5 mit dem bisherigen Kennzeichen beantragt werden. Der Betrag für den Ersatz der Gestehungskosten der neuen Kennzeichentafeln ist gleichzeitig mit dem Antrag zu erlegen. Die neuen Kennzeichentafeln sind nur gegen Ablieferung der bisherigen Kennzeichentafeln auszufolgen. Bei Zuweisung eines neuen Kennzeichens ist der bisherige Zulassungsschein abzuliefern. Der Anspruch auf Ausfolgung der Tafeln erlischt, wenn sie vom Antragsteller sechs Monate nach Einbringung des Antrages nicht abgeholt wurden.“

41. *Nach § 56 Abs. 1b wird folgender Abs. 1c eingefügt:*

„(1c) Die Behörde kann an Stelle des gemäß § 57 Abs. 1 einzuholenden Gutachtens auch die Beibringung einer bestimmten Bestätigung einer bestimmten, dafür geeigneten Stelle anordnen, in welcher bestätigt wird, dass das Fahrzeug in verkehrs- und betriebssicheren oder in vorschrifts- und genehmigungskonformen Zustand gebracht worden ist. Bei Nichtvorlage der aufgetragenen Bestätigung innerhalb der vorgegebenen Frist ist die Zulassung aufzuheben.“

42. *Dem § 57 Abs. 5 wird folgender Satz angefügt:*

„Er erteilt seine Zustimmung zur allfällig notwendigen Auslese von Daten im Rahmen der Überprüfung des Fahrzeugs und ermöglicht erforderlichenfalls den technischen Zugang zu Schnittstellen.“

43. *In § 57a Abs. 1a wird nach dem ersten Satz folgender Satz eingefügt:*

„Er erteilt seine Zustimmung zur allfällig notwendigen Auslese von Daten im Rahmen der Begutachtung des Fahrzeugs und ermöglicht erforderlichenfalls den technischen Zugang zu Schnittstellen.“

44. *Dem § 57a Abs. 1b wird folgender Satz angefügt:*

„Die Bestimmungen der Abs. 4 und 5 sind anzuwenden und es ist ein Gutachten auszustellen und im positiven Fall eine Begutachtungsplakette am Fahrzeug anzubringen.“

45. § 57a Abs. 3 *dritter Satz lautet:*

„Die Begutachtung kann – ohne Wirkung für den Zeitpunkt der nächsten Begutachtung – bei den in Z 1 und Z 2 genannten Fahrzeugen, ausgenommen Fahrzeuge der Klasse L, auch in einem Zeitraum von drei Monaten vor dem vorgesehenen Begutachtungsmonat und bei den in Z 3 bis Z 5 genannten Fahrzeugen sowie bei Fahrzeugen der Klasse L auch in der Zeit vom Beginn des dem vorgesehenen Zeitpunkt vorausgehenden Kalendermonates bis zum Ablauf des vierten darauffolgenden Kalendermonates vorgenommen werden.“

46. *Nach § 57a Abs. 5 wird folgender Abs. 5a eingefügt:*

„(5a) Wird bei der Begutachtung festgestellt, dass das Fahrzeug einen oder mehrere schwere Mängel aufweist, so kann keine Begutachtungsplakette angebracht oder ausgefolgt werden. Ein solches Fahrzeug darf noch längstens zwei Monate nach dieser Begutachtung jedoch nicht über die auf der bisherigen Plakette angegebenen Frist hinausgehend, verwendet werden. Das Datum der zweimonatigen Frist ist auf dem Gutachtensausdruck anzugeben.“

47. § 57a Abs. 7d erster Satz lautet:

„Begutachtungsplaketten dürfen nur von Behörden und Zulassungsstellen in Auftrag gegeben und nur an Behörden und Zulassungsstellen geliefert werden.“

48. § 57c Abs. 2 lautet:

„(2) Über die Begutachtungsplakettendatenbank wird die Zuteilung der Nummernkreise und der Begutachtungsplaketten vorgenommen. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie vergibt eindeutige Nummernkreise an die ermächtigten Plakettenhersteller. Diese teilen Nummernkreise und Begutachtungsplaketten den Behörden und den Zulassungsstellen zu. Die Behörden ihrerseits verteilen die Nummernkreise und die Begutachtungsplaketten an die zur Ausgabe oder Anbringung der Begutachtungsplaketten berechtigten Stellen, das sind die Behörden, die Zulassungsstellen, sofern die Zuteilung nicht direkt durch die Plakettenhersteller erfolgt, die gemäß § 57a Abs. 2 ermächtigten Stellen und die Landesprüfstellen. Die zur Ausgabe oder Anbringung der Begutachtungsplaketten berechtigten Stellen haben in der Begutachtungsplakettendatenbank zu vermerken, welche Plakette (Nummer) für welches konkrete Fahrzeug (Fahrgestellnummer und Kennzeichen) ausgegeben oder am Fahrzeug angebracht worden ist. Diese Zuordnung kann auch automatisch über eine Schnittstelle in die Begutachtungsplakettendatenbank eingefügt werden. Weiters hat die jeweilige Stelle alle ihre verdrukten, beschädigten, gestohlenen oder verlorenen Begutachtungsplaketten in der Begutachtungsplakettendatenbank ersichtlich zu machen.“

49. § 57c Abs. 4 zweiter Satz lautet:

„Die jeweils erstellten Gutachten sind samt allen Daten, die zur Gutachtenserstellung und für die Nachvollziehbarkeit und Reproduzierbarkeit des Gutachtens erforderlich sind, automationsunterstützt online an die Begutachtungsplakettendatenbank zu übermitteln und werden in dieser gespeichert.“

50. Nach § 57c Abs. 4a werden folgende Abs. 4b und 4c eingefügt:

„(4b) Wird in der Begutachtungsplakettendatenbank ein Gutachten gemäß § 57a gespeichert, das einen Mangel mit Gefahr in Verzug enthält, so ist von der Begutachtungsplakettendatenbank unverzüglich die Behörde, in deren örtlichem Wirkungsbereich das Fahrzeug zugelassen ist, zu verständigen.

(4c) Zwischen der Begutachtungsplakettendatenbank und den bei der Kontrolle an Ort und Stelle oder der technischen Unterwegskontrolle eingesetzten Programmen zur Erstellung des Gutachtens oder des Prüfberichtes ist eine kostenlose Schnittstelle zum Datenaustausch einzurichten. Die jeweils erstellten Gutachten und Prüfberichte sind automationsunterstützt online an die Begutachtungsplakettendatenbank zu übermitteln und werden in dieser für einen Zeitraum von 36 Monaten ab Eingang gespeichert. Für diesen Zweck dürfen auch die auf dem Gutachten oder Prüfbericht enthaltenen personenbezogenen Daten wie Vorname und Familien- oder Nachnamen und Anschrift des Zulassungsbesitzers oder Unternehmens das den Transport durchführt, Vorname und Familien- oder Nachnamen des Fahrers, Angabe der Behörde und Vorname und Familien- oder Nachnamen des Prüforgans, das die Kontrolle durchgeführt verarbeitet und gespeichert werden.“

51. § 57c Abs. 5 Z 3 lautet:

„3. Behörden in die Plakettennummernkreise sowie in die Übersicht der verdrukten, beschädigten, gestohlenen oder verlorenen Begutachtungsplaketten und in die gespeicherten Gutachten zur Führung von Verwaltungsstrafverfahren oder für weitere Veranlassungen betreffend Begutachtung/Überprüfung von Fahrzeugen oder Aufhebung oder Aussetzung der Zulassung;“

52. In § 58 entfallen die Abs. 2a und 2b.

53. Nach § 58 wird folgender § 58a samt Überschrift eingefügt:

„Technische Unterwegskontrolle

§ 58a. (1) Ergänzend zu den Bestimmungen des § 58 sind Fahrzeuge der Klassen M2, M3, N2, N3, O3, O4 und hauptsächlich im gewerblichen Kraftverkehr auf öffentlichen Straßen genutzte Zugmaschinen der Fahrzeugklasse T5 auf Rädern mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h unabhängig ihrer Herkunft von der Behörde, in deren örtlichem Wirkungsbereich sich das Fahrzeug befindet, oder von den ihr zur Verfügung stehenden Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes technischen Prüfungen an Ort und Stelle zuzuführen (technische Unterwegskontrollen im Sinne der Richtlinie 2014/47/EU über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von

Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/30/EG, ABl. Nr. L 127 vom 29.04.2014, S 134).

(2) Es ist zwischen einer anfänglichen technischen Unterwegskontrolle und einer gründlicheren technischen Unterwegskontrolle zu unterscheiden. Bei den Fahrzeugen der Klassen M2, M3, N2, N3, O3 und O4 sind die Kontrollen in der Form durchzuführen, dass die Gesamtzahl der anfänglichen technischen Unterwegskontrollen in jedem Kalenderjahr bundesweit mindestens 5 % der Gesamtzahl dieser Fahrzeuge, die in Österreich zugelassen sind, entspricht. Bei der Ermittlung von Fahrzeugen, die einer anfänglichen technischen Unterwegskontrolle unterzogen werden sollen, können sich die Kontrollorgane in erster Linie auf Fahrzeuge konzentrieren, die von Unternehmen mit einer hohen Risikoeinstufung gemäß § 103c betrieben werden. Weiters können Fahrzeuge auch nach dem Zufallsprinzip für die Kontrolle ausgewählt werden, oder wenn der Verdacht besteht, dass sie eine Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit oder die Umwelt darstellen.

(3) Zu Beginn einer technischen Unterwegskontrolle werden die ausgewählten Fahrzeuge einer anfänglichen technischen Unterwegskontrolle unterzogen. Bei jeder anfänglichen technischen Unterwegskontrolle eines Fahrzeugs hat das Organ des öffentlichen Sicherheitsdienstes (Prüfer) wie folgt vorzugehen:

1. es kontrolliert die letzte Prüfbescheinigung über die regelmäßige technische Überwachung (§ 57a-Gutachten) und, falls vorhanden, den letzten Bericht über eine technische Unterwegskontrolle; dies kann auch durch Einsicht in die in der Begutachtungsplakettdatenbank gespeicherten Gutachten erfolgen;
2. es nimmt eine Sichtprüfung des technischen Zustands des Fahrzeugs vor;
3. es kann eine Sichtprüfung der Sicherung der Ladung des Fahrzeugs gemäß § 101 Abs. 1 lit. e vornehmen;
4. es kann technische Prüfungen nach jeder für zweckmäßig erachteten Methode durchführen; derartige technische Prüfungen können durchgeführt werden, um eine Entscheidung, das Fahrzeug einer gründlicheren technischen Unterwegskontrolle zu unterziehen, zu begründen oder um zu verlangen, dass bereits festgestellte Mängel unverzüglich behoben werden;
5. es überprüft, ob Mängel, die im vorangegangenen Bericht über die technische Unterwegskontrolle festgestellt wurden, behoben worden sind, sofern ihm dies möglich ist.

Ausgehend vom Ergebnis der anfänglichen Unterwegskontrolle entscheidet es, ob das Fahrzeug oder sein Anhänger einer gründlicheren Unterwegskontrolle zu unterziehen ist.

(4) Über die anfänglichen technischen Unterwegskontrollen sind Aufzeichnungen zu führen und die für die Berichterstattung gemäß Artikel 20 der Richtlinie 2014/47/EU benötigte Daten zu erfassen. Diese Aufzeichnungen sind von den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes zu sammeln und automationsunterstützt im Wege des Bundesministeriums für Inneres zumindest halbjährlich in anonymisierter Form an die Bundesanstalt für Verkehr zu übermitteln. Die Kontrolldaten sind wie folgt aufzuschlüsseln:

1. Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge,
2. Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge mit Mängel,
3. Fahrzeugklasse der kontrollierten Fahrzeuge,
4. Land der Zulassung der kontrollierten Fahrzeuge.

Das Bundesministerium für Inneres hat die Aufzeichnungen zusammenzufassen und halbjährlich jeweils bis zum 31. August und 28. Februar einen Bericht über das vorhergehende Halbjahr der Bundesanstalt für Verkehr zur jährlichen Berichterstattung an den Nationalrat und zur Berichterstattung an die Europäische Kommission zu übermitteln.

(5) Eine gründlichere technische Unterwegskontrolle wird von einem geeigneten Prüforgan unter Einsatz einer mobilen Kontrolleinheit, in einer speziellen Einrichtung für Unterwegskontrollen oder in einer gemäß § 57 oder § 57a ermächtigten Prüfstelle oder in einer Landesprüfstelle durchgeführt. Bei einer gründlicheren technischen Unterwegskontrolle werden diejenigen in Anhang II der Richtlinie 2014/47/EU aufgeführten Positionen geprüft, die als erforderlich betrachtet werden und relevant sind, wobei insbesondere die Sicherheit der Bremsanlage, die Reifen, die Räder, das Fahrgestell und die Umweltbelastung zu berücksichtigen sind. Weiters kann auch die Ladungssicherung im Zuge einer gründlicheren technischen Unterwegskontrolle überprüft werden. Durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie sind die Anforderungen an das Prüforgan und die jeweiligen Prüfpositionen samt Mängelbeurteilungen festzusetzen.

(6) Wenn aus der Prüfbescheinigung (§ 57a Gutachten) oder einem Bericht über eine Unterwegskontrolle hervorgeht, dass eine der relevanten Positionen während der vorangegangenen drei

Monate bereits Gegenstand einer Kontrolle war, so sieht der Prüfer bei dieser Position von einer erneuten Überprüfung ab, es sei denn, eine solche Überprüfung ist aufgrund eines offensichtlichen Mangels gerechtfertigt.

(7) Nach Abschluss einer gründlicheren Kontrolle erstellt der Prüfer einen Bericht, in welchem das Ergebnis der Prüfung festgehalten ist. Eine Durchschrift des Prüfberichtes ist dem Lenker auszuhändigen. Eine elektronische Version des Prüfberichtes ist an die Begutachtungsplakettendatenbank zu übermitteln und dort für einen Zeitraum von mindestens 36 Monaten ab Eingang zu speichern (§ 57c Abs. 4b) und den Behörden und der Bundesanstalt für Verkehr zugänglich zu machen. Nähere Vorschriften hinsichtlich der Inhalte und der Gestaltung des Prüfberichtes sind durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie festzusetzen.

(8) Jeder bei einer anfänglichen oder gründlicheren technischen Unterwegskontrolle festgestellte erhebliche oder gefährliche Mangel muss behoben werden, bevor das Fahrzeug weiter auf öffentlichen Straßen benutzt wird. Im Fall von Mängeln, die zügig oder unverzüglich beseitigt werden müssen, weil sie eine direkte und unmittelbare Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit darstellen, können der Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln abgenommen werden, bis diese Mängel behoben worden sind. Die Nutzung eines solchen Fahrzeugs kann gestattet werden, um es in die Lage zu versetzen, eine der nächsten Werkstätten zu erreichen, wo diese Mängel behoben werden können, vorausgesetzt, die betreffenden gefährlichen Mängel sind so weit behoben worden, dass das Fahrzeug eine dieser Werkstätten erreichen kann und es keine unmittelbare Gefahr für die Sicherheit seiner Insassen oder anderer Verkehrsteilnehmer darstellt. Im Fall von Mängeln, die nicht unverzüglich beseitigt werden müssen, können von der zuständigen Behörde die Bedingungen und eine angemessene Frist für die Weiternutzung des Fahrzeugs bis zur Beseitigung der Mängel festgelegt werden. Kann das Fahrzeug nicht so weit instandgesetzt werden, dass es eine Werkstatt erreichen kann, so kann es an einen Ort gebracht werden, an dem es repariert werden kann. § 58 Abs. 4 betreffend Kostenersatz ist anzuwenden, wenn schwere Mängel oder Mängel mit Gefahr im Verzug festgestellt werden.

(9) Wurden bei einer anfänglichen oder gründlicheren technischen Unterwegskontrolle erhebliche oder gefährliche Mängel bei einem in Österreich zugelassenen Fahrzeug festgestellt, so kann der Prüfer die Zulassungsbehörde verständigen, damit diese die Durchführung einer besonderen Überprüfung gemäß § 56 anordnet. Ist das Fahrzeug in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen, so kann die Behörde, in deren örtlichem Wirkungsbereich die Kontrolle erfolgt ist, auf der Grundlage des Musters des Prüfberichtes die zuständige Behörde dieses anderen Mitgliedstaats im Wege der Bundesanstalt für Verkehr als Kontaktstelle im Sinne der Richtlinie 2014/47/EU ersuchen, eine neue Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung des Fahrzeugs durchzuführen. Werden erhebliche oder gefährliche Mängel an einem außerhalb der Union zugelassenen Fahrzeug festgestellt, so ist die zuständige Behörde des Landes der Zulassung des Fahrzeugs zu unterrichten.“

54. Nach § 98 wird folgender § 98a samt Überschrift eingefügt:

„Radar- oder Laserblocker

§ 98a. (1) Geräte oder Gegenstände, mit denen technische Einrichtungen zur Verkehrsüberwachung beeinflusst oder gestört werden können, dürfen weder an Kraftfahrzeugen angebracht noch in solchen mitgeführt werden.

(2) Verstöße gegen Abs. 1 sind sowohl dem Lenker als auch dem Zulassungsbesitzer des Fahrzeugs anzulasten, es sei denn der Lenker hat diese Geräte ohne Wissen des Zulassungsbesitzers im Fahrzeug mitgeführt oder in diesem angebracht.

(3) Werden die in Abs. 1 beschriebenen Geräte oder Gegenstände an oder in Fahrzeugen entdeckt, so sind die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht berechtigt, Zwangsmaßnahmen zur Verhinderung der Weiterfahrt zu setzen, bis diese Geräte oder Gegenstände ausgebaut sind. Diese Geräte oder Gegenstände sind für verfallen zu erklären.“

55. In § 101 werden nach Abs. 7 folgende Abs. 7a bis 7c eingefügt:

„(7a) Gewichtskontrollen sind in jedem Kalenderjahr bei einer geeigneten Anzahl von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen durchzuführen, die in einem angemessenen Verhältnis zur Gesamtzahl der jedes Jahr kontrollierten Fahrzeuge steht. Über die durchgeführten Kontrollen sind Aufzeichnungen zu führen, in denen

1. die Anzahl der durchgeführten Kontrollen und
2. die Anzahl der festgestellten Fälle von Überladung bei Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen

festgehalten werden. Diese Aufzeichnungen sind in die gemäß § 102 Abs. 11c festgelegten Aufzeichnungen zu integrieren und auf dem dort festgelegten Weg der Bundesanstalt für Verkehr zu übermitteln.

(7b) Werden Gewichtsüberschreitungen von Lenkern von Fahrzeugen mit ausländischen Kennzeichen festgestellt, so hat die Behörde die in Artikel 18 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 vorgesehene Kontaktstelle über die rechtskräftige Bestrafung zu informieren, damit diese das an die Kontaktstelle des jeweiligen Staates weitergeben kann.

(7c) Bis zum 27. Mai 2021 sind spezifische Maßnahmen zu ergreifen, um die in Betrieb befindlichen Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen zu bestimmen, die mutmaßlich das höchstzulässige Gewicht überschritten haben und die daher von den zuständigen Behörden oder den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht überprüft werden sollten, um die Einhaltung der jeweiligen Gewichtsgrenzen sicherzustellen. Diese Maßnahmen können mithilfe von an den Straßeninfrastrukturen platzierten automatischen Systemen oder mithilfe von bordeigenen Wiegesystemen, die in Fahrzeugen installiert sind und die genau und zuverlässig, uneingeschränkt interoperabel und mit allen Fahrzeugtypen kompatibel sein müssen, erfolgen.“

56. Nach § 101 wird folgender§ 101a samt Überschrift eingefügt:

„Gewichtsangaben bei Containertransport

§ 101a. (1) Bei der Beförderung von Containern und Wechselaufbauten mit Kraftfahrzeugen auf der Straße hat der Spediteur dem Transportunternehmen, dem er die Beförderung eines Containers oder eines Wechselaufbaus anvertraut, eine Erklärung auszuhändigen, in der das Gewicht des transportierten Containers oder Wechselaufbaus angegeben ist. Als Spediteur gilt die rechtliche Einheit oder natürliche oder juristische Person, die auf dem Frachtbrief oder einem gleichwertigen Beförderungspapier als Spediteur angegeben ist und/oder in deren Namen oder auf deren Rechnung ein Beförderungsvertrag geschlossen wurde.

(2) Das Transportunternehmen gewährt Zugang zu allen vom Spediteur bereitgestellten einschlägigen Dokumenten. Der Lenker hat diese auf Fahrten mitzuführen und den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht auf Verlangen zur Überprüfung auszuhändigen.

(3) Fehlen die in Abs. 1 genannten Informationen oder sind sie falsch und ist das Fahrzeug oder die Fahrzeugkombination überladen, so ist das als Verwaltungsübertretung sowohl dem Spediteur als auch dem Transportunternehmen zuzurechnen.“

57. In § 102 Abs. 1a wird der Verweis „Verordnung (EWG) Nr. 3821/85“ jeweils ersetzt durch „Verordnung (EU) Nr. 165/2014“.

58. In § 102 Abs. 5 wird der Punkt am Ende der lit. h durch einen Strichpunkt ersetzt und folgende lit. i angefügt:

- „i) bei Fahrzeugen der Klassen M2, M3, N2, N3, O3, O4 und hauptsächlich im gewerblichen Kraftverkehr auf öffentlichen Straßen genutzte Zugmaschinen der Fahrzeugklasse T5 auf Rädern mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h die letzte Prüfbescheinigung über die regelmäßige technische Überwachung (§ 57a-Gutachten) und, falls vorhanden, den letzten Bericht über eine technische Unterwegskontrolle.“

59. In § 102 Abs. 12 lit. j wird der Verweis „Verordnung (EWG) Nr. 3821/85“ durch „Verordnung (EU) Nr. 165/2014“ und der Klammersausdruck „(Art. 13 ff)“ durch „(Kapitel VI)“ ersetzt.

60. In § 102a Abs. 2 und 4 wird der Verweis „Verordnung (EWG) Nr. 3821/85“ jeweils ersetzt durch „Verordnung (EU) Nr. 165/2014“.

61. § 102a Abs. 5 und 6 entfallen.

62. In § 102a Abs. 8 wird der Verweis „Verordnung (EWG) Nr. 3821/85“ ersetzt durch „Verordnung (EU) Nr. 165/2014“.

63. In § 102b Abs. 1 entfällt die Wortfolge „des Abschnitts IV des Anhangs I B“ und der Verweis „Verordnung (EWG) Nr. 3821/85“ wird durch „Verordnung (EU) Nr. 165/2014“ ersetzt.

64. In § 102c wird der Verweis „Verordnung (EWG) Nr. 3821/85“ ersetzt durch „Verordnung (EU) Nr. 165/2014“.

65. In § 103b Abs.2 wird der Verweis „Verordnung (EWG) Nr. 3821/85“ ersetzt durch „Verordnung (EU) Nr. 165/2014“.

66. § 103c Abs. 1 lautet:

„(1) Alle Unternehmen, die Fahrzeuge einsetzen, die unter den Geltungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 fallen, unterliegen einem Risikoeinstufungssystem im Sinne des Artikels 9 der Richtlinie 2006/22/EG. Die Einstufung erfolgt nach Maßgabe der relativen Anzahl und Schwere der von den einzelnen Unternehmen

1. begangenen Verstöße gegen die Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 oder gegen das AETR,
2. begangenen Verstöße, die in Anhang I der Verordnung (EU) 2016/403 zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Einstufung schwerwiegender Verstöße gegen die Unionsvorschriften, die zur Aberkennung der Zuverlässigkeit der Kraftverkehrsunternehmer führen können, sowie zur Änderung von Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, ABl. Nr. L vom 19.3.2016, S. 8, aufgelistet sind, sofern sie nicht bereits aufgrund der Z 1 oder 3 erfasst werden,
3. bei Fahrzeugen der Klassen M2, M3, N2, N3, O3 oder O4 im Zuge von technischen Unterwegskontrollen festgestellten Mängeln an den Fahrzeugen oder Verstößen gegen die Ladungssicherungsbestimmungen.“

67. § 103c Abs. 4 und 5 lauten:

„(4) Die Risikoeinstufung erfolgt automatisch nach einem vorgegebenen Berechnungsalgorithmus auf Basis der rechtskräftigen Bestrafungen und eingegangenen Meldungen über Kontrollen, die zu keiner Beanstandung geführt haben. Für die Risikoeinstufung sind folgende Kriterien relevant:

1. Anzahl der Verstöße
2. Schwere der Verstöße
3. Anzahl der Kontrollen
4. Zeitfaktor,

wobei sich die Betrachtung auf die letzten drei Jahre bezieht. Änderungen und Behebungen von Strafbescheiden innerhalb von drei Jahren sind im Risikoeinstufungssystem zu berücksichtigen. Für die Schwere der Verstöße ist § 134 Abs. 1b maßgebend (Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG). Bei technischen Mängeln oder Ladungssicherungsmängeln ergibt sich die MängelEinstufung aus dem Gutachten bzw. Prüfbericht über die technische Unterwegskontrolle. Bei den sonstigen Verstößen ergibt sich die Einstufung aus Anhang I der Verordnung (EU) 2016/403. Durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie können die näheren Details hinsichtlich des Berechnungsalgorithmus und hinsichtlich der Einstufung, wann eine geringe und wann eine hohe Risikoeinstufung vorliegt, festgelegt werden.

(5) Zum Zwecke der Risikoeinstufung hat die Behörde, die einen Strafbescheid wegen eines Verstoßes gegen die Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 oder (EU) Nr. 165/2014 oder gegen das AETR oder wegen eines in Anhang I Z 3 bis 12 der Verordnung (EU) 2016/403 genannten Verstoßes oder wegen im Zuge von technischen Unterwegskontrollen bei Fahrzeugen der Klassen M2, M3, N2, N3, O3 oder O4 festgestellten Mängeln an den Fahrzeugen oder Verstößen gegen die Ladungssicherungsbestimmungen, erlässt, nach Rechtskraft des Bescheides diesen Verstoß im Verkehrsunternehmensregister bei den Daten dieses Unternehmens zu vermerken. Dabei sind auch der Vorname und der Familien- oder Nachname und das Geburtsdatum des Lenkers, der den Verstoß begangen hat, zu erfassen. Unternehmen, die nicht im Verkehrsunternehmensregister enthalten sind, sind in dem dafür vorgesehenen Teil des Verkehrsunternehmensregisters neu anzulegen. Es sind

1. bei natürlichen Personen der Vorname und der Familien- oder Nachname und das Geburtsdatum, bei juristischen Personen und Personengesellschaften des Unternehmensrechts die Firma sowie jeweils die Anschrift des Unternehmens und
2. die Firmenbuchnummer soweit vorhanden

zu erfassen. Für die Erfassung dieser Daten kann die Behörde auf die im Unternehmensregister gespeicherten Daten zugreifen und diese verwenden. Können Meldungen der Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes über Kontrollen, die zu keiner Beanstandung geführt haben (§ 102 Abs. 11c letzter Satz), nicht automatisch einem Unternehmen zugeordnet werden, so ist die Zuordnung von der Behörde, in deren Sprengel die Kontrolle stattgefunden hat, vorzunehmen.“

68. § 103c Abs. 7 lautet:

„(7) Die Risikoeinstufung eines Unternehmens kann von den Behörden zum Zwecke des Vollzugs des Risikoeinstufungssystems und zur Auswahl von Fahrzeugen zu technischen Unterwegskontrollen sowie von der Arbeitsinspektion direkt im Risikoeinstufungssystem des Verkehrsunternehmensregisters anhand von Namen und Anschrift des Unternehmens abgefragt werden. Weiters erhalten Unternehmen auf Anfrage Auskunft über ihre jeweilige Risikoeinstufung.“

69. In § 114 Abs. 4a lautet der vorletzte Satz:

„Ebenso sind gemäß Artikel 3 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 Schulfahrzeuge von der Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 ausgenommen.“

70. Nach § 114 werden folgende § 114a und § 114b samt Überschriften eingefügt:

„Fahrschuldatenbank – Allgemeines

§ 114a. (1) Verfahren und Amtshandlungen nach diesem Bundesgesetz betreffend Erteilung, Ausdehnung oder Entziehung einer Fahrschulbewilligung, Bestellung eines Fahrschulleiters, Bewilligung einer Standortverlegung, Erteilung, Ausdehnung oder Entziehung einer Fahrschullehrer- oder Fahrlehrerberechtigung sowie Erfassung der Weiterbildung des Lehrpersonals sind unter besonderer Berücksichtigung automationsunterstützter Datenverarbeitung in Form einer Datenbank durchzuführen. Diese Datenbank dient der Durchführung einer Fahrschulinspektion und Überprüfung der Stellen, die zur Ausbildung für die Lenkberechtigung der Klasse AM oder zur Durchführung der Mehrphasenausbildung berechtigt sind und sie soll Grundlagen für einen Preisvergleich der Fahrschulen enthalten.

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ist Betreiber der Fahrschuldatenbank. Er hat diese bei der Bundesrechenzentrum GmbH zu führen. Auftraggeber im Sinne des § 4 Z 4 Datenschutzgesetz 2000 sind die Behörden, im Hinblick auf die gemäß § 114b Abs. 1 Z 5 erfassten Daten jedoch die Kommission gemäß § 4a Abs. 6 FSG.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ist als Betreiber der Fahrschuldatenbank berechtigt, die bereits im Führerscheinregister gemäß § 16a Abs. 1 Z 13 und Z 13a FSG erfassten Daten über Fahrschulen und Vereine über eine elektronische Schnittstelle zu beziehen und diese in der Fahrschuldatenbank elektronisch weiter zu verarbeiten.

(4) Zur Vorbereitung und Durchführung der Fahrschulinspektion sind die in § 114b angeführten Daten aufzunehmen, fehlende allenfalls zu ergänzen und gegen die am Fahrschulstandort dokumentierten oder tatsächlich vorliegenden Daten und Gegebenheiten zu prüfen.

Fahrschuldatenbank – gespeicherte Daten

§ 114b. (1) Es sind folgende Daten von den Behörden zu verarbeiten und zu speichern:

1. Daten der Fahrschulen, die im örtlichen Wirkungsbereich der Behörde ihren Sitz haben:
 - a) Bezeichnung der Fahrschule, Namen, Vornamen und Geburtsdatum des Inhabers, im Falle einer Leiterbestellung auch des Leiters der Fahrschule,
 - b) die Adresse des Standortes,
 - c) die zeitlichen Daten und behördliche Geschäftszahl der Fahrschul-/Betriebsbewilligung,
 - d) den Umfang der Fahrschulbewilligung, Ermächtigung zur Computerprüfung,
 - e) Namen und Vornamen der Bediensteten der Fahrschule, die berechtigt sind, auf die Daten des Führerscheinregisters zuzugreifen,
 - f) Namen, Vornamen und Geburtsdatum der in der Fahrschule beschäftigten Fahrlehrer und Fahrschullehrer; die Fahrzeugklassen für die sie berechtigt sind die Ausbildung vorzunehmen und Zusatzqualifikationen, sowie die Gültigkeitsdauer dieser Berechtigungen,
 - g) Daten bezüglich Preisvergleich von Fahrschulen und
 - h) Ergebnisse von Fahrschulinspektionen (Datum, festgestellte Mängel, getroffene Veranlassungen und Behebungsfristen) und Anmerkungen zu festgestellten Abweichungen der erfassten Daten.
2. Daten der Fahrschullehrer (§ 116): Namen, Vornamen und Geburtsdatum, die Fahrzeugklassen für die sie berechtigt sind die Ausbildung vorzunehmen und Zusatzqualifikationen, sowie die Gültigkeitsdauer dieser Berechtigungen; Datum des Ausbildungsbeginns, Datum der abgelegten Prüfungen, Datum der erstmaligen Berechtigungen, allfälliger Widerruf der Berechtigungen.
3. Daten der Fahrlehrer (§ 117): Namen, Vornamen und Geburtsdatum, die Fahrzeugklassen für die sie berechtigt sind die Ausbildung vorzunehmen und Zusatzqualifikationen, sowie die

- Gültigkeitsdauer dieser Berechtigungen; Datum des Ausbildungsbeginns, Datum der abgelegten Prüfungen, Datum der erstmaligen Berechtigungen, allfälliger Widerruf der Berechtigungen.
4. Daten der Vereine von Kraftfahrzeugbesitzern, die im Kraftfahrbeirat vertreten sind und die im örtlichen Wirkungsbereich der Behörde ihren Sitz haben:
 - a) Namen der einzelnen Ausbildungsstellen sowie die Namen des jeweiligen Leiters,
 - b) die Adresse der Ausbildungsstellen,
 - c) Namen und Vornamen der Bediensteten des Vereines, die berechtigt sind, auf die Daten des Führerscheinregisters zuzugreifen,
 - d) Namen, Vornamen und Geburtsdatum der Instruktoressen, Datum der Anerkennung der Instruktoressenqualifikation und absolvierte Weiterbildungen.
 5. Daten der Betreiber von Mehrphasenausbildungsplätzen (diese Daten sind von der Kommission gemäß § 4a Abs. 6 FSG, der Mehrphasenkommission, zu erfassen):
 - a) Namen und Vornamen des Betreibers,
 - b) die Adresse des Standortes des Platzes,
 - c) Datum der Anerkennung durch die Mehrphasenkommission,
 - d) Namen und Vornamen der Bediensteten, die berechtigt sind, auf die Daten des Führerscheinregisters zuzugreifen,
 - e) Namen, Vornamen und Geburtsdatum der Fahrlehrer und der Instruktoressen, die die Fahrlehrerfortbildungen durchführen, Datum der Anerkennung der Instruktoressenqualifikation und absolvierte Weiterbildungen,
 - f) Ergebnisse von Überprüfungen durch die Mehrphasenkommission gemäß § 4a Abs. 6a FSG, (Datum, festgestellte Mängel, getroffene Veranlassungen und Behebungsfristen).
- (2) Im Zuge einer Fahrschulinspektion gemäß § 114 Abs. 7 sind folgende Daten zu erfassen:
1. Infrastrukturdaten bezüglich der Fahrschule, insbesondere:
 - a) Vorschriftsmäßigkeit hinsichtlich Fahrschularifaushang und Teilobligatorium,
 - b) bescheidmäßiger Zustand der Räumlichkeiten der Fahrschule,
 - c) bescheidmäßiger Zustand des Übungsplatzes,
 - d) Ausstattung der Fahrschule (Lehrmittel, Lehrmodelle, PC-Prüfplätze),
 - e) Anmerkungen zu festgestellten Abweichungen.
 2. Daten des Lehrpersonals:
 - a) Name und Vorname der Person,
 - b) Ausbildungsstand und Berechtigungen (Fahrlehrerausweise, Fahrlehrer/Fahrschullehrer, Zusatzqualifikationen),
 - c) ausstellende Behörde,
 - d) Daten zur theoretischen und praktischen Weiterbildung,
 - e) Art und Zeiträume der Anstellung,
 - f) Anmerkungen zu festgestellten Abweichungen.
 3. Daten des Fahrzeugbestandes der Fahrschule:
 - a) Kennzeichen und Fahrzeugklasse des Fahrzeuges,
 - b) Anmerkung zu festgestellten Abweichungen.
 4. Informationen über festgestellte Ordnungswidrigkeiten bei:
 - a) Überprüfung von Ausbildungen,
 - b) Überprüfung von Schulfahrzeugen.
- (3) In die in der Fahrschuldatenbank gespeicherten Daten können Einsicht nehmen:
1. die jeweils zuständigen Behörden in Daten gemäß Abs. 1 zum Zwecke der Vollziehung dieses Bundesgesetzes, hinsichtlich der Daten gemäß Abs. 1 Z 1 lit. h und Abs. 2 jedoch nur zur Durchführung einer Fahrschulinspektion oder zur Setzung von Maßnahmen aufgrund der Ergebnisse einer Fahrschulinspektion,
 2. die jeweils zuständigen Organe der Bezirksverwaltungsbehörde, die mit der Fahrschulinspektion betraut sind, in die Daten gemäß Abs. 1 Z 1, 2 und 3 und Abs. 2 zur Durchführung der Fahrschulinspektion,
 3. die Kommission gemäß § 4a Abs. 6 FSG in die Daten gemäß Abs. 1 Z 5 im Hinblick auf die Vollziehung des § 4a Abs. 6 und 6a FSG,

4. der Landeshauptmann in die Daten seines Bundeslandes gemäß Abs. 2 zur Qualitätssicherung der Fahrschulinspektion; er darf diese Daten für Zwecke statistischer Untersuchungen, die keine personenbezogenen Ergebnisse zum Ziel haben, weiterverarbeiten,
5. der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie in die Daten gemäß Abs. 2 zur Qualitätssicherung der Fahrschulinspektion; er darf diese Daten für Zwecke statistischer Untersuchungen, die keine personenbezogenen Ergebnisse zum Ziel haben, weiterverarbeiten.

(4) Für die Richtigkeit der Eintragung der in Abs. 1 und 2 genannten Daten ist die jeweils zur Eingabe verpflichtete Stelle verantwortlich. Die Vergabe der Berechtigung zur Einsichtnahme in die Fahrschuldatenbank und der Berechtigung zur Vornahme von Eintragungen hat seitens der Bundesrechenzentrum GmbH so zu erfolgen, dass eine Nachvollziehbarkeit der Zugriffe auf die Daten der Datenbank gewährleistet ist. Die Fahrschuldatenbank hat eine vollständige Protokollierung aller erfolgter und versuchter Datenabfragen vorzunehmen, aus der erkennbar ist, welcher Person welche Daten aus der Fahrschuldatenbank übermittelt wurden. Die Verwendung dieser Protokolldaten ist auf die Zwecke der Datensicherheit und der Kontrolle der Rechtmäßigkeit von Zugriffen beschränkt. Diese Protokolldaten sind zu speichern und drei Jahre nach der Entstehung dieser Daten zu löschen.

(5) Eine Suche durch die in Abs. 1 und 2 genannten Daten darf nur entweder

1. zumindest über die Eingabe des Vor- und Zunamens sowie gegebenenfalls des Geburtsdatums der jeweiligen Personen oder der Bezeichnung der Fahrschule,
2. über die behördliche Geschäftszahl oder
3. über die vollständige Adresse der Fahrschule oder der Ausbildungsstätte

möglich sein. Die in Abs. 3 genannten beteiligten Stellen dürfen die ihnen zugänglichen oder von ihnen verarbeiteten persönlichen Daten nur für die Erfüllung der ihnen im Rahmen dieses Bundesgesetzes übertragenen Aufgaben verwenden.

(6) Die gespeicherten Daten sind nach fünf Jahren

1. nach dem Tod der jeweiligen Person (Fahrschulinhaber, Fahrschulleiter, Fahrschullehrer, Fahrlehrer, Instruktor),
2. nach Widerruf oder Zurücklegung einer Fahrschulbewilligung,
3. nach Schließung einer Mehrphasenausbildungsstätte und
4. nach der jeweiligen Fahrschulinspektion im Hinblick auf die Ergebnisse dieser Fahrschulinspektion

zu löschen.“

71. § 130 Abs. 2 Z II Z 6 lautet:

„6. Einrichtungen zur Förderung der Verkehrssicherheit,“

72. Nach § 131 Abs. 2 wird folgender Abs. 3 eingefügt:

„(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann durch Verordnung bestimmte nichtbehördliche Aufgaben im Zusammenhang mit der Erfüllung der gemäß Abs. 1 Z 1 und 2 vorgesehenen Aufgaben, wie insbesondere jene der Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten, der Übermittlung von Informationen an die Kommission und der Mitwirkung an der Qualitätssicherung im Bereich der technischen Unterwegskontrollen, der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft zur eigenverantwortlichen Besorgung übertragen.“

73. Dem § 132 wird folgender Abs. 32 angefügt:

„(32) Im Hinblick auf die Änderungen durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 9/2017 gelten folgende Übergangsregelungen:

1. § 2 Abs. 1 Z 4b und 4c in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 9/2017 gilt nicht für Fahrzeuge, die vor Inkrafttreten dieser Bestimmung bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen;
2. § 3 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 9/2017 gilt nicht für Fahrzeuge, die vor dem Inkrafttreten dieser Bestimmung bereits genehmigt worden sind; für diese gilt die bisherige Einteilung der Fahrzeuge;
3. bei Fahrzeugen, bei denen der Zeitpunkt für die nächste Begutachtung im Zeitraum Jänner bis Mai 2018 liegt, darf die Begutachtung – ohne Wirkung auf den Zeitpunkt der nächsten Begutachtung – auch in der Zeit bis zum Ablauf des vierten dem vorgesehenen Zeitpunkt folgenden Kalendermonates vorgenommen werden.“

74. In § 134 Abs. 1 werden das Wort „Arrest“ durch die Wortfolge „eine Freiheitsstrafe“, die Wortfolge „Geld und Arreststrafen“ durch die Wortfolge „die Geldstrafe und die Freiheitsstrafe“ und das Wort „Arreststrafe“ durch das Wort „Freiheitsstrafe“ ersetzt.

75. In § 134 Abs. 1 und 1a wird der Verweis „Verordnung (EWG) Nr. 3821/85“ jeweils ersetzt durch „Verordnung (EU) Nr. 165/2014“.

76. § 134 Abs. 1b lautet:

„(1b) Die Verstöße gegen die Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EG) Nr. 165/2014 werden anhand des Anhanges III der Richtlinie 2006/22/EG, in der Fassung der Verordnung (EU) 2016/403, ABl. Nr. L 74 vom 19. März 2016, S 8, nach ihrer Schwere in vier Kategorien (schwerste Verstöße – sehr schwere Verstöße – schwere Verstöße – geringfügige Verstöße) aufgeteilt. Die Höhe der Geldstrafe ist nach der Schwere des Verstoßes zu bemessen und hat im Falle eines schweren Verstoßes nicht weniger als 200 Euro, im Falle eines sehr schweren Verstoßes nicht weniger als 300 Euro und im Falle eines schwersten Verstoßes nicht weniger als 400 Euro zu betragen. Dies gilt auch für Verstöße gegen die Artikel 5 bis 8 und 10 des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR), die ebenso nach Maßgabe des Anhanges III der Richtlinie 2006/22/EG einzuteilen sind.“

77. Dem § 134 Abs. 1c wird folgender Satz angefügt:

„Betreffen die Verstöße mehrere Fahrzeuge, so bezieht sich die Strafdrohung auf jedes einzelne Fahrzeug.“

78. In § 134 Abs. 3 erster Satz wird der Ausdruck „VStG 1991“ durch den Ausdruck „des Verwaltungsstrafgesetzes 1991 – VStG, BGBl. Nr. 52/1991,“ ersetzt und im zweiten Satz entfällt die Jahreszahl „1991“.

79. § 134 Abs. 3c und 3d lautet:

„(3c) Wer als Lenker eines Kraftfahrzeuges die in § 102 Abs. 3 fünfter Satz angeführte Verpflichtung nicht erfüllt, begeht, wenn dies bei einer Anhaltung gemäß § 97 Abs. 5 StVO 1960 festgestellt wird oder aus Beweismaterial aus bildgebender Verkehrsüberwachung gemäß §§ 98a, 98b, 98c, 98d oder 98e StVO 1960 einwandfrei erkennbar ist, eine Verwaltungsübertretung, welche im Falle einer Anhaltung mit einer Organstrafverfügung gemäß § 50 VStG mit einer Geldstrafe von 50 Euro zu ahnden ist. Wenn die Zahlung des Strafbetrages verweigert wird, oder wenn die Übertretung anhand von Beweismaterial aus bildgebender Verkehrsüberwachung festgestellt wird, ist von der Behörde eine Geldstrafe bis zu 72 Euro, im Falle der Uneinbringlichkeit eine Freiheitsstrafe bis zu 24 Stunden, zu verhängen. Erfolgt die Übertretung durch eine Person, die sich noch in der Probezeit befindet, so sind auch im Falle einer Anhaltung die Daten der Person (Name, Geburtsdatum) sowie Zeit und Ort der Übertretung zu erfassen und es ist die Führerscheinebehörde davon zu verständigen.

(3d) Wer als Lenker eines Kraftfahrzeuges oder als mit einem Kraftfahrzeug beförderte Person

1. die im § 106 Abs. 2 angeführte Verpflichtung, oder
2. die im § 106 Abs. 7 angeführte Verpflichtung

nicht erfüllt, begeht, wenn dies bei einer Anhaltung gemäß § 97 Abs. 5 StVO 1960 festgestellt wird, oder aus Beweismaterial aus bildgebender Verkehrsüberwachung gemäß §§ 98a, 98b, 98c, 98d oder 98e StVO 1960 einwandfrei erkennbar ist, eine Verwaltungsübertretung, welche im Falle einer Anhaltung mit einer Organstrafverfügung gemäß § 50 VStG mit einer Geldstrafe von 35 Euro zu ahnden ist. Wenn die Zahlung des Strafbetrages verweigert wird, oder wenn die Übertretung anhand von Beweismaterial aus bildgebender Verkehrsüberwachung festgestellt wird, ist von der Behörde eine Geldstrafe bis zu 72 Euro, im Falle der Uneinbringlichkeit eine Freiheitsstrafe bis zu 24 Stunden, zu verhängen.“

80. In § 134 Abs. 4 und 5 entfällt die Jahreszahl „1950“.

81. § 134a Abs. 3 lautet:

„(3) Soweit in diesem Bundesgesetz auf die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 verwiesen wird, ist dies ein Verweis auf die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 über Fahrtschreiber im Straßenverkehr, ABl. Nr. L 60 vom 28. Februar 2014, S 1. Im Hinblick auf die Übergangsmaßnahmen des Art. 46 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 und die Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 gilt Anhang IB der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 als Anhang IB der Verordnung (EU) Nr. 165/2014.“

82. Dem § 135 wird folgender Abs. 31 angefügt:

„(31) Die Änderungen durch das Bundesgesetz BGBI. I Nr. 9/2017 treten wie folgt in Kraft:

1. § 2 Z 4b und 4c, 14, 15, 26e und 30a, § 3, § 4 Abs. 5, § 24 Abs. 2, 2a, 2b, 2b Z 1 lit. j, 2b Z 3 lit. d, 3, 4, 7 und 8, § 27a Abs. 1, 3 und 4, § 28a Abs. 1, § 28d Abs. 1, § 29 Abs. 2, § 56 Abs. 1c, § 98a samt Überschrift, § 102 Abs. 1a und Abs. 12 lit. j, § 102a Abs. 2, 4, und 8, § 102b Abs. 1, § 102c, § 103b Abs. 2, § 103c Abs. 1 Z 1 und Abs. 5 hinsichtlich der Anpassung des Verweises an die Verordnung (EU) Nr. 165/2014, § 114 Abs. 4a, § 130 Abs. 2 Z II Z 6, § 132 Abs. 32, § 134 Abs. 1, 1a, 1b, 1c, 3, 3c (ausgenommen letzter Satz), 3d, 4 und 5, § 134a Abs. 3 und § 136 Abs. 5 jeweils in der Fassung des Bundesgesetzes BGBI. I Nr. 9/2017 mit Ablauf des Tages der Kundmachung dieses Bundesgesetzes; zugleich treten § 2 Z 31a und Abs. 2 und § 102a Abs. 5 und 6 außer Kraft;
2. § 48 Abs. 2, § 49 Abs. 4 und Abs. 4b jeweils in der Fassung des Bundesgesetzes BGBI. I Nr. 9/2017 mit 1. April 2017;
3. § 2 Z 40 und 47, § 4 Abs. 6, 6a Z 1 und Abs. 7, § 101 Abs. 7a bis 7c und § 101a samt Überschrift jeweils in der Fassung des Bundesgesetzes BGBI. I Nr. 9/2017 mit 7. Mai 2017;
4. § 40b Abs. 5, § 57a Abs. 7d und § 57c Abs. 2 und 4, § 103c Abs. 1 Z 2, Abs. 4 und 5 hinsichtlich der Berücksichtigung der in Anhang I der Verordnung (EU) 403/2016 genannten Verstöße, § 131 Abs. 3 und § 134 Abs. 3c letzter Satz jeweils in der Fassung des Bundesgesetzes BGBI. I Nr. 9/2017 mit 1. Juli 2017;
5. § 114a und § 114b samt Überschriften jeweils in der Fassung des Bundesgesetzes BGBI. I Nr. 9/2017 mit 1. Jänner 2018;
6. § 28a Abs. 6, § 28b Abs. 1 und 5, § 30a Abs. 3 Z 5 und Abs. 6 Z 6, § 37 Abs. 2 lit. h, § 44a samt Überschrift, § 57 Abs. 5, § 57a Abs. 1a, 1b, 3 und 5a, § 57c Abs. 4b, 4c und Abs. 5 Z 3, § 58a samt Überschrift, § 102 Abs. 5 lit. i und § 136 Abs. 1 lit. h jeweils in der Fassung des Bundesgesetzes BGBI. I Nr. 9/2017 mit 20. Mai 2018; zugleich treten § 58 Abs. 2a und 2b außer Kraft;
7. § 103c Abs. 1 Z 3, Abs. 4 und 5 jeweils hinsichtlich der Berücksichtigung von technischen Mängeln und Ladungssicherungsmängeln und Abs. 7 jeweils in der Fassung des Bundesgesetzes BGBI. I Nr. 9/2017 mit 20. Mai 2019;
8. § 4 Abs. 6a Z 2 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBI. I Nr. 9/2017 an dem durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr Innovation und Technologie im Hinblick auf die erforderlichen Anpassungen der einschlägigen EU-Vorschriften festgelegten Zeitpunkt, wie in Artikel 9a Abs. 3 der Richtlinie 96/53/EG in der Fassung der Richtlinie (EU) 2015/719 beschrieben.“

83. § 136 Abs. 1 lit. h lautet:

„h) des § 48 Abs. 1 zweiter Satz, des § 54 Abs. 4, des § 58a Abs. 4 und des § 102 Abs. 11c mit dem Bundesminister für Inneres“;

84. In § 136 Abs. 5 wird der Verweis „Verordnung (EWG) Nr. 3821/85“ ersetzt durch „Verordnung (EU) Nr. 165/2014“.

Bures Kopf Hofer

Kern