

# 53. KDV-Novelle (BGBl. Teil II Nr. 275/2007)

## Erläuterungen und Gesetzestext

(zum internen Gebrauch unserer Mitgliedsfirmen)

Wien, Oktober 2007



**Fachverband der Fahrzeugindustrie Österreichs**

Wiedner Hauptstraße 63, A-1045 Wien, Telefon +43 (0)590 900-4801, Telefax +43 (0)590 900-289,  
E-Mail: [kfz@wko.at](mailto:kfz@wko.at), Internet: [www.Fahrzeugindustrie.at](http://www.Fahrzeugindustrie.at), DVR 0043273

# INHALTSVERZEICHNIS

Teil 1: ⇒ **Erläuterungen**

(verfasst von Dr. Wilhelm Kast, BMVIT)

Teil 2: ⇒ **Gesetzestext**

(BGBl. Teil II Nr. 275/2007)

**Teil 1:**  
**Erläuterungen zur 53. KDV-Novelle**  
**verfasst von Dr. Wilhelm Kast/BMVIT**

---

Die Erläuterungen geben die persönliche Meinung des Verfassers wieder und können daher von der offiziellen Meinung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie abweichen.

## **53. KDV - Novelle**

### **(BGBl. II Nr. 275/2007)**

#### **Allgemeines:**

1. Zahlreiche Einzelrichtlinien aus dem Bereich der technischen Fahrzeug-Bauvorschriften zur Erlangung einer EU-Betriebserlaubnis wurden in letzter Zeit geändert. Zusätzlich sind neue Richtlinien betreffend Emissionen aus Klimaanlage und über die Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit der Fahrzeuge hinzugekommen. Diese Richtlinien sollen mit dem vorliegenden Verordnungsentwurf umgesetzt werden.

Zusätzlich wird für Kleinbusse, die für Schülerbeförderungen eingesetzt werden, die Ausrüstung mit Sicherheitsgurten für jeden Sitzplatz vorgeschrieben und es werden Regelungen für alternative Rückfahrwarner mit Breitbandton geschaffen.

Daneben sind einige redaktionelle Anpassungen vorzunehmen.

2. Folgende **Richtlinien** werden umgesetzt:

2005/64/EG, 2006/40/EG, 2006/51/EG, 2006/72/EG, 2006/119/EG, 2006/120/EG, 2007/15/EG, 2007/34/EG, 2007/35/EG, 2007/38/EG.

Celex Nr.: 32005L0064, 32006L0040, 32006L0051, 32006L0072, 32006L0119, 32006L0120, 32007L0015, 32007L0034, 32007L0035, 32007L0038.

#### **Zu den einzelnen Bestimmungen:**

##### **1. § 1a Abs. 1 – vorstehende Außenkanten; Richtlinienumsetzung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 5. April 2008

**Übergangsbestimmung:** § 69 Abs. 26 Z 1:

1. § 1a Abs. 1 in der Fassung BGBl. II Nr. 275/2007 gilt nicht für Fahrzeuge, die vor dem 5. April 2008 bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen;

##### **Bemerkungen:**

Hier wird die Richtlinie 2007/15/EG zur Änderung der Richtlinie 74/483/EWG über die vorstehenden Außenkanten von Kraftfahrzeugen berücksichtigt.

Durch diese Richtlinie sollen in Anbetracht des technischen Fortschrittes und der Klarheit der technischen Vorschriften die Vorschriften für die Stoßstangen geändert werden.

## **2. § 1d Abs. 1a, 2 und 3 – Abgasemissionen; Richtlinienumsetzung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit Ablauf des Tages der Kundmachung, somit am 12. Oktober 2007

**Übergangsbestimmung:** § 69 Abs. 26 Z 2:

2. § 1d Abs. 1a, 2 und 3 und Anlage I, Tabelle III in der Fassung BGBl. II Nr. 275/2007 gelten nicht für Fahrzeuge, die vor in Kraft treten dieser Bestimmungen bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen;

### **Bemerkungen:**

In den drei Absätzen wird jeweils die neue Richtlinie 2006/51/EG berücksichtigt.

Diese Richtlinie ändert zwecks Anpassung an den technischen Fortschritt Anhang I der Richtlinie 2005/55/EG und Anhänge IV und V der Richtlinie 2005/78/EG hinsichtlich der Überwachungssysteme emissionsmindernder Einrichtungen zum Einbau in Fahrzeugen und hinsichtlich der Ausnahmen für Gasmotoren.

Die Erwägungsgründe der Richtlinie 2006/51/EG führen dazu u.a. Folgendes aus:

„Angesichts des technischen Fortschritts ist es nun angezeigt, verbesserte Anforderungen an die Prüfung von Betriebsbedingungen und Störmeldungen und der Nachweise der Wirksamkeit des Überwachungssystems einer emissionsmindernden Einrichtung zum Zeitpunkt der Typgenehmigung einzuführen.

Es muss sichergestellt werden, dass die Funktion des Überwachungssystems einer emissionsmindernden Einrichtung nicht von einer Abschaltstrategie beeinträchtigt wird.

In Gasmotoren wird die Technik der Abgasrückführung oder selektiven katalytischen Reduktion nicht dafür eingesetzt, die derzeit geltenden Normen für NO<sub>x</sub>-Emissionen zu erfüllen. Deshalb sollten beim heutigen Stand der Entwicklung Gasmotoren und mit Gas angetriebene Fahrzeuge von den Anforderungen ausgenommen werden, durch die die volle Wirkung der Vorkehrungen zur Begrenzung der NO<sub>x</sub>-Emissionen gewährleistet werden soll. Diese Ausnahme könnte wegfallen, wenn zu einem späteren Zeitpunkt niedrigere Emissionsgrenzwerte festgelegt werden.“

## **3. § 1d Abs. 9 Z 2 – Austauschkatalysator; Richtlinienumsetzung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 12. Oktober 2007

**Übergangsbestimmung:** ---

### **Bemerkungen:**

Hier wird die Richtlinie 2006/120/EG zur Änderung der Richtlinie 2005/30/EG und zur Änderung der Richtlinien 97/24/EG und 2002/24/EG im Hinblick auf Austauschkatalysatoren für Fahrzeuge der Klasse L berücksichtigt.

Mit der Richtlinie 2006/120/EG sollen einige Fehler der Richtlinie 2005/30/EG berichtigt werden und einige redaktionelle Änderungen im Anhang I der Richtlinie 2005/30/EG vorgenommen werden.

#### **4. § 1d Abs. 10 – Übergangsbestimmung Austauschkatalysatoren für Fahrzeuge**

##### **Klasse L:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 12. Oktober 2007

**Übergangsbestimmung:** ---

##### **Bemerkungen:**

Mit der Richtlinie 2006/120/EG soll weiters klargestellt werden, dass Austauschkatalysatoren für Fahrzeuge der Klasse L, die keine Genehmigung nach der Richtlinie 97/24/EG in der Fassung der Richtlinie 2005/30/EG aufweisen, nach einer bestimmten Übergangsfrist nicht mehr verkauft und in Fahrzeuge eingebaut werden dürfen.

Dieses Feilbietungs-, Verkaufs- und Einbauverbot ab 1. Jänner 2009 wird in § 1d Abs. 10 umgesetzt.

#### **5. § 4 Abs. 3 Z 2 – redaktionelle Klarstellung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 12. Oktober 2007

**Übergangsbestimmung:** ---

##### **Bemerkungen:**

Aus der bisherigen Formulierung der Z 2 war nicht eindeutig ableitbar, welche Profiltiefe bei Kraftfahrzeugen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h und bei Anhängern, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden darf, verlangt wird. Daher wird hiermit klargestellt, dass die 2 mm Profiltiefe nur für Fahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h und Anhänger, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden darf, zu gelten hat.

#### **6. § 4 Abs. 4c und 4d – redaktionelle Klarstellung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 12. Oktober 2007

**Übergangsbestimmung:** ---

##### **Bemerkungen:**

Es erfolgt eine redaktionelle Anpassung.

Mit der 52. KDV-Novelle, BGBl. II Nr. 334/2006 wurde der § 4 Abs. 4 geändert und die Vorgaben für die Profiltiefe übersichtlich in 5 Ziffern dargestellt. Dabei wurde aber nicht berücksichtigt, dass damit die Verweise in § 4 Abs. 4c und 4d auf „Abs. 4 zweiter Satz“, betreffend die Mindestprofiltiefe für Winterreifen, ins Leere gehen.

Daher erfolgt eine redaktionelle Anpassung der Verweise (nunmehr auf § 4 Abs. 4 Z 4).

#### **7. § 7a - Scheibenfolien:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 12. Oktober 2007

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Die Änderung der Bestimmungen betreffend Scheibenfolien war aufgrund eines Vertragsverletzungsverfahrens gegen Österreich erforderlich.

Die Europäische Kommission warf Österreich vor, gegen ihre Verpflichtungen aus Artikel 28 und 30 EG-Vertrag verstoßen zu haben, weil die Verwendung von Tönungsfolien mit einer Lichttransmission von weniger als 20 % auf Fensterscheiben von Kraftfahrzeugen untersagt ist, selbst wenn diese Produkte rechtmäßig in einem anderen Mitgliedstaat hergestellt wurden und/oder in den Verkehr gebracht worden sind.

Da die Kommission nicht gewillt war, die österreichischen Argumente zu akzeptieren, wurde es für am sinnvollsten erachtet, die derzeitige Regelung zu modifizieren, um eine Klage beim EuGH zu vermeiden.

Die Kommission führt in ihrer begründeten Stellungnahme im Vertragsverletzungsverfahren aus, dass es als milderer Mittel zu einem Verwendungsverbot von Tönungsfolien denkbar wäre, bei stark reduzierter Lichtdurchlässigkeit, die Verwendung eines Weitwinkel-Seitenspiegels der Klasse IV im Sinne der Richtlinie 2003/97/EG vorzuschreiben.

Dieser Vorschlag der Kommission wurde aufgegriffen und eine neue Regelung für die Verwendung von Folien mit stark reduzierter Lichtdurchlässigkeit, genauer von weniger als 20 %, geschaffen.

#### **8. § 8 Abs. 1 Z 3 – Richtlinienumsetzung; Lärmemissionen:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 6. Juli 2008

**Übergangsbestimmung:** § 69 Abs. 26 Z 3:

3. § 8 Abs. 1 Z 3 in der Fassung BGBl. II Nr. 275/2007 gilt nicht für Fahrzeuge, die vor dem 6. Juli 2008 bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen;

**Bemerkungen:**

In der Z 3 wird die Richtlinie 2007/34/EG zur Anpassung der Richtlinie 70/157/EWG über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffvorrichtung von Kraftfahrzeugen an den technischen Fortschritt berücksichtigt. Dabei wurden die geltenden Werte für Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 nicht verändert, sondern lediglich das Prüfverfahren an die Realität angepasst. Es wurde ein neuer Prüfzyklus eingeführt und die Fahrbedingungen bei der Prüfung des Geräuschpegels weiter an die realen Fahrbedingungen angenähert. Bei der Neufassung der Z 3 wurden die mittlerweile obsoleten Inhalte weggelassen.

#### **9. § 10 Abs. 7 – Richtlinienumsetzung; Beleuchtungseinrichtungen:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 10. Juli 2008

**Übergangsbestimmung: § 69 Abs. 26 Z 4:**

4. § 10 Abs. 7 in der Fassung BGBl. II Nr. 275/2007 gilt nicht für Fahrzeuge, die vor dem 10. Juli 2008 bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen; solche Fahrzeuge dürfen nach dem 10. Juli 2011 aber nicht mehr erstmals zum Verkehr zugelassen werden;

**Bemerkungen:**

Hier wird die Richtlinie 2007/35/EG zur Anpassung der Richtlinie 76/756/EWG über den Anbau der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger an den technischen Fortschritt berücksichtigt.

In den Erwägungsgründen zur Richtlinie wird diesbezüglich folgendes ausgeführt:

„Um die Straßenverkehrssicherheit durch Verbesserung der Sichtbarkeit von großen Lastkraftwagen und deren Anhängern zu erhöhen, sollte die Verpflichtung zur Anbringung retroreflektierender Markierungen an solchen Fahrzeugen in die Richtlinie 76/756/EWG aufgenommen werden.

Um weiteren Änderungen an der UN/ECE-Regelung Nr. 48, über die die Gemeinschaft bereits abgestimmt hat, Rechnung zu tragen, erscheint es angebracht, die Richtlinie 76/756/EWG dadurch an den technischen Fortschritt anzupassen, dass sie in Einklang mit den technischen Vorschriften dieser UN/ECE-Regelung gebracht wird. Im Interesse der Klarheit sollte Anhang II der Richtlinie 76/756/EWG ersetzt werden.“

Aufgrund der Änderung der ECE-Regelung Nr. 48 ist die Anbringung folgender auffälliger Markierungen an bestimmten Fahrzeugen vorgeschrieben:

**hinten:**

Vollkontur-Markierung an Fahrzeugen mit einer Breite von mehr als 2 100 mm der Klassen N2 mit einer Höchstmasse von mehr als 7,5 t und N3 (mit Ausnahme von Fahrgestellen mit Fahrerhaus, unvollständigen Fahrzeugen und Sattelzugmaschinen), und O3 und O4

**seitlich:**

Teilkontur-Markierung an Fahrzeugen nachstehender Klassen mit einer Länge von mehr als 6 000 mm (einschließlich der Deichsel bei Anhängern):

N2 mit einer Höchstmasse von mehr als 7,5 t und N3 (mit Ausnahme von Fahrgestellen mit Fahrerhaus, unvollständigen Fahrzeugen und Sattelzugmaschinen) und O3 und O4.

Wenn es jedoch wegen der Form des Aufbaues, der Bauart oder der Betriebsbedingungen nicht möglich ist, die vorgeschriebene Konturmarkierung anzubringen, darf eine Linienmarkierung angebracht sein.

**10. § 17i – Richtlinienumsetzung; Heizanlagen:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. November 2007

**Übergangsbestimmung: § 69 Abs. 26 Z 5:**

5. § 17i in der Fassung BGBl. II Nr. 275/2007 gilt nicht für Fahrzeuge, die vor dem 1. November 2007 bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen;

**Bemerkungen:**

Hier wird die Richtlinie 2006/119/EG zur Anpassung der Richtlinie 2001/56/EG über Heizanlagen für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger an den technischen Fortschritt berücksichtigt.

In den Erwägungsgründen zur Richtlinie wird dazu Folgendes ausgeführt:

„Die Richtlinie 2001/56/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ist eine Einzelrichtlinie im Rahmen des durch die Richtlinie 70/156/EWG eingeführten EG-Typgenehmigungsverfahrens. In ihr werden Anforderungen für die Typgenehmigung von mit Verbrennungsheizgeräten ausgerüsteten Fahrzeugen und von Verbrennungsheizgeräten als Bauteile festgelegt.

Die Regelung Nr. 122 der UN/ECE über die Typgenehmigung von Fahrzeugen der Klassen M, N und O hinsichtlich ihrer Heizungssysteme ist am 18. Januar 2006 in Kraft getreten. Da diese Regelung in der Gemeinschaft Anwendung findet, ist dafür zu sorgen, dass die Vorschriften der Richtlinie 2001/56/EG und diejenigen der Regelung Nr. 122 der UN/ECE gleichwertig sind. Deshalb sollten die besonderen Vorschriften von Anhang 9 der Regelung Nr. 122 der UN/ECE für die Heizsysteme von Fahrzeugen, die gefährliche Güter befördern, in die Richtlinie 2001/56/EG übernommen werden.

Die Richtlinie 2001/56/EG sollte entsprechend geändert werden.“

**11. § 17j – Richtlinienumsetzung; Klimaanlage:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 4. Jänner 2008

**Übergangsbestimmung: § 69 Abs. 26 Z 6**

6. § 17j in der Fassung BGBl. II Nr. 275/2007 gilt nicht für Fahrzeuge, die vor dem 4. Jänner 2008 bereits genehmigt worden sind. Nach dem 1. Juli 2008 darf eine EG-Typgenehmigung oder eine Betriebserlaubnis mit einzelstaatlicher Geltung für Fahrzeuge, deren Klimaanlage darauf ausgelegt ist, fluorierte Treibhausgase mit einem GWP-Wert über 150 zu enthalten, nur erteilt werden, wenn die Leckage-Rate dieses Systems nicht mehr als 40 Gramm fluoriertes Treibhausgas pro Jahr bei Systemen mit einem Verdampfer bzw. 60 Gramm fluoriertes Treibhausgas pro Jahr bei Systemen mit zwei Verdampfern beträgt. Nach dem 1. Juli 2009 dürfen Fahrzeuge, deren Klimaanlage darauf ausgelegt ist, fluorierte Treibhausgase mit einem GWP-Wert über 150 zu enthalten, nur mehr erstmals zum Verkehr zugelassen werden, wenn die Leckage-Rate dieses Systems nicht mehr als 40 Gramm fluoriertes Treibhausgas pro Jahr bei Systemen mit einem Verdampfer bzw. 60 Gramm fluoriertes Treibhausgas pro Jahr bei Systemen mit zwei Verdampfern beträgt. Ab dem 1. Jänner 2011 darf keine EG-Typgenehmigung und keine Betriebserlaubnis mit einzelstaatlicher Geltung mehr für einen Fahrzeugtyp, dessen Klimaanlage darauf ausgelegt ist, fluorierte Treibhausgase mit einem GWP-Wert über 150 zu enthalten, erteilt werden. Ab dem 1. Jänner 2017 dürfen Fahrzeuge, deren Klimaanlage darauf ausgelegt ist, fluorierte Treibhausgase mit einem GWP-Wert über 150 zu enthalten, nicht mehr erstmals zum Verkehr zugelassen werden;

**Bemerkungen:**

In Umsetzung der Richtlinie 2006/40/EG über Emissionen aus Klimaanlage in Kraftfahrzeugen wird ein neuer § 17j geschaffen. Der Nachweis der Einhaltung dieser Einzelrichtlinie muss in Zukunft für die Erlangung einer Gesamtbetriebserlaubnis nachgewiesen werden.

Weiters werden Vorschriften für die Nachrüstung mit Klimaanlage und das Nachfüllen dieser Klimaanlage festgelegt.

Die Erwägungsgründe zu dieser Richtlinie führen dazu u.a. Folgendes aus:

„(1) Der Binnenmarkt umfasst einen Raum ohne Binnengrenzen, in dem der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital gewährleistet sein muss, und zu diesem Zweck gilt ein EG-Typgenehmigungssystem für Kraftfahrzeuge. Die technischen Anforderungen für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen im Hinblick auf Klimaanlage sollten harmonisiert werden, um die Festlegung unterschiedlicher Anforderungen in den Mitgliedstaaten zu vermeiden und das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes zu gewährleisten.

(2) Immer mehr Mitgliedstaaten beabsichtigen, infolge der Entscheidung 2002/358/EG des Rates vom 25. April 2002 über die Genehmigung des Protokolls von Kyoto zum Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen im Namen der Europäischen Gemeinschaft sowie die gemeinsame Erfüllung der daraus erwachsenden Verpflichtungen die Verwendung von Klimaanlage in Kraftfahrzeugen zu regulieren. Gemäß dieser Entscheidung sind die Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten verpflichtet, die Gesamtmenge ihrer anthropogenen Treibhausgasemissionen, die in Anhang A des Kyoto-Protokolls aufgeführt sind, im Zeitraum von 2008 bis 2012 gegenüber dem Stand von 1990 um 8 % zu senken. Bei einer unkoordinierten Umsetzung dieser Verpflichtungen besteht die Gefahr, dass der freie Verkehr von Kraftfahrzeugen in der Gemeinschaft behindert wird. Daher sollten die Anforderungen an in Kraftfahrzeuge eingebaute Klimaanlage im Hinblick auf deren Marktzulassung festgelegt und Klimaanlage, die dafür ausgelegt sind, fluorierte Treibhausgase mit einem Treibhauspotenzial von über 150 zu enthalten, ab einem bestimmten Datum verboten werden.

(3) Emissionen des teilfluorierten Kohlenwasserstoffs 134a (HFKW-134a), der ein Treibhauspotenzial von 1 300 besitzt, aus Klimaanlage von Kraftfahrzeugen erregen aufgrund ihres Einflusses auf die Klimaänderung zunehmend Besorgnis. Es wird davon ausgegangen, dass schon in absehbarer Zeit kostengünstige und sichere Alternativen zum fluorierten Kohlenwasserstoff 134a (HFKW-134a) zur Verfügung stehen werden. Es sollte geprüft werden, ob diese Richtlinie angesichts der Fortschritte im Hinblick auf eine potenzielle Reduzierung der Emissionen fluorierte Treibhausgase aus solchen Anlagen bzw. die Ersetzung dieser Gase in solchen Anlagen auf andere Kraftfahrzeugklassen ausgedehnt werden sollte und ob die das Treibhauspotenzial dieser Gase betreffenden Bestimmungen unter Berücksichtigung der technischen und wissenschaftlichen Entwicklungen sowie des Zeitrahmens für die industrielle Produktplanung geändert werden sollten.

(4) Damit das Verbot bestimmter fluorierte Treibhausgase greift, muss die Möglichkeit eingeschränkt werden, in Kraftfahrzeuge nachträglich Klimaanlage einzubauen, die dafür

ausgelegt sind, fluorierte Treibhausgase mit einem Treibhauspotenzial von über 150 zu enthalten; ferner muss die Befüllung von Klimaanlage mit solchen Gasen verboten werden.

(5) Zur Begrenzung der Emissionen bestimmter fluorierte Treibhausgase aus Klimaanlage von Kraftfahrzeugen müssen Grenzwerte für die Leckage-Raten und das Testverfahren für die Einschätzung von Leckagen von in Kraftfahrzeuge eingebauten Klimaanlage, die dafür ausgelegt sind, fluorierte Treibhausgase mit einem Treibhauspotenzial von über 150 zu enthalten, festgelegt werden.

(6) Als Beitrag zur Erfüllung der von der Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten im Rahmen des VN-Rahmenübereinkommens über Klimaänderungen, des Kyoto-Protokolls und der Entscheidung 2002/358/EG eingegangenen Verpflichtungen sollten die Verordnung (EG) Nr. 842/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006 über bestimmte fluorierte Treibhausgase und diese Richtlinie, die beide zur Reduzierung der Emissionen fluorierte Treibhausgase beitragen, gleichzeitig angenommen und im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht werden.

(7) Die Fahrzeughersteller sollten der Genehmigungsbehörde alle sachdienlichen technischen Angaben über die eingebauten Klimaanlage und die darin verwendeten Gase übermitteln. Bei Klimaanlage, die dafür ausgelegt sind, fluorierte Treibhausgase mit einem Treibhauspotenzial von über 150 zu enthalten, sollten die Hersteller auch die Angaben zur Leckage-Rate dieser Systeme zur Verfügung stellen.

(8) Die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse erlassen werden.

(9) Diese Richtlinie ist eine der Einzelrichtlinien im Rahmen des EG-Typgenehmigungsverfahrens, das durch die Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger eingeführt wurde. Daher sollte die Richtlinie 70/156/EWG entsprechend geändert werden.

(10) Da die Ziele dieser Richtlinie, nämlich das Austreten des jeweiligen fluorierten Treibhausgases aus in Fahrzeuge eingebauten Klimaanlage zu beschränken und ab einem bestimmten Datum Klimaanlage zu verbieten, die dafür ausgelegt sind, fluorierte Treibhausgase mit einem Treibhauspotenzial von über 150 zu enthalten, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden können und daher wegen des Umfangs und der Wirkungen dieser Richtlinie besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen sind, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.“

## **12. § 18 Abs. 8 – alternativer Rückfahrwarner mit Breitbandton:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 12. Oktober 2007

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Für Rückfahrwarner mit Breitbandton im Frequenzbereich 400 Hz bis 10 kHz wird ein niedrigerer Geräuschgrenzwert festgelegt. Dieser kann bei gleicher Wirkung um bis zu 4 dB(A) leiser sein als ein herkömmlicher Rückfahrwarner und reduziert somit die Lärmbelastung. Der Breitbandton bietet Vorteile, da er eindeutig lokalisiert werden kann und nur im Gefahrenbereich hörbar ist.

Weiters werden Feuerwehrfahrzeuge von der Ausrüstung mit einem Rückfahrwarner ausgenommen.

## **13. § 18a Abs. 2 – Richtlinienumsetzung; Rückblickspiegel:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 12. Oktober 2007

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Die neue Richtlinie 2007/38/EG über die Nachrüstung schwerer Lastkraftwagen mit Spiegeln sieht eine Nachrüstpflcht für Fahrzeuge der Klasse N2 und N3 mit bestimmten Weitwinkel- und Nahbereichsspiegeln vor, um die seitlichen toten Winkeln zu verkleinern.

Da in Österreich die Ausrüstung mit solchen Spiegeln schon seit dem Jahr 2000 vorgeschrieben ist und seinerzeit auch eine Nachrüstung für bereits zugelassene Fahrzeuge vorgesehen ist (46. KDV-Novelle, BGBl. II Nr. 308/1999), war kein direkter Handlungsbedarf gegeben.

Es wurde aber ergänzt, dass im Falle eines Tausches oder Ersatzes eines Spiegels nur mehr solche nach der Richtlinie 2007/38/EG angebracht werden dürfen.

## **14. § 18d – Richtlinienumsetzung; Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und**

**Verwertbarkeit:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 15. Dezember 2008

**Übergangsbestimmung:** § 69 Abs. 26 Z 7:

7. § 18d in der Fassung BGBl. II Nr. 275/2007 gilt nicht für Fahrzeuge, die vor dem 15. Dezember 2008 bereits genehmigt worden sind. Solche Fahrzeuge dürfen nach dem 14. Juli 2010 aber nicht mehr erstmals zum Verkehr zugelassen werden;

**Bemerkungen:**

Zur Umsetzung der Richtlinie 2005/40/EG über die Typengenehmigung für Kraftfahrzeuge hinsichtlich ihrer Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit wird der neue § 18d geschaffen.

Im Zuge des Typengenehmigungsverfahrens sind daher für Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 die entsprechenden Nachweise zur Einhaltung der Vorgaben dieser Richtlinie zu erbringen.

Ausgenommen sind davon Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung (Wohnmobile, beschussgeschützte Fahrzeuge, Krankenwagen, Leichenwagen), in mehreren Stufen gefertigte Fahrzeuge der Klasse N1, wobei jedoch das Basisfahrzeug der Richtlinie entsprechen muss, und in Kleinserien hergestellte Fahrzeuge.

Die Erwägungsgründe zur Richtlinie führen dazu Folgendes aus:

„(1) Nach der Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. September 2000 über Altfahrzeuge sollen geeignete Bestimmungen erlassen werden, um sicherzustellen, dass typgenehmigte Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 nur dann in Verkehr gebracht werden können, wenn sie zu mindestens 85 Masseprozent je Fahrzeug wieder verwendbar und/oder recyclingfähig und zu mindestens 95 Masseprozent je Fahrzeug wieder verwendbar und/oder verwertbar sind.

(2) Die Wiederverwendbarkeit von Bauteilen sowie die Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit von Materialien bilden einen wesentlichen Teil der gemeinschaftlichen Strategie für die Abfallbewirtschaftung. Daher sollten die Fahrzeughersteller und ihre Lieferanten aufgefordert werden, diese Aspekte bereits in den ersten Phasen der Entwicklung neuer Fahrzeuge zu berücksichtigen, um die Behandlung der Fahrzeuge gegen Ende ihrer Nutzungsdauer zu erleichtern.

(3) Diese Richtlinie ist eine der Einzelrichtlinien im Rahmen des EG-Fahrzeug-Typgenehmigungsverfahrens der Gemeinschaft, das mit der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger eingeführt wurde.

(4) Das Fahrzeugtypgenehmigungsverfahren ist zurzeit verbindlich für Fahrzeuge der Klasse M1 und soll in Kürze auf alle Fahrzeugklassen ausgeweitet werden. Es ist daher notwendig, die Maßnahmen zur Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit von Altfahrzeugen in das Fahrzeugtypgenehmigungsverfahren aufzunehmen.

(5) Es sollten deshalb Bestimmungen festgelegt werden, die berücksichtigen, dass für Fahrzeuge der Klasse N1 noch nicht das gesamte Fahrzeugtypgenehmigungsverfahren gilt.

(6) Der Hersteller sollte der Genehmigungsbehörde alle sachdienlichen technischen Angaben über die verwendeten Werkstoffe und ihre jeweiligen Massen übermitteln, damit diese seine nach der ISO-Norm 22628: 2002 vorgenommenen Berechnungen überprüfen kann.

(7) Die Berechnungen des Herstellers können bei der Fahrzeug-Typgenehmigung nur dann ordnungsgemäß validiert werden, wenn der Hersteller die notwendigen Vorkehrungen getroffen und Verfahren eingeführt hat, um die Angaben zu erfassen, die er von seinen

Zulieferern erhält. Bevor eine Typgenehmigung erteilt werden kann, sollte das zuständige Gremium eine Vorprüfung dieser Vorkehrungen und Verfahren durchführen und über deren zufrieden stellende Durchführung eine Bescheinigung ausstellen.

(8) Die Relevanz der Ausgangsdaten für die Berechnung der Recycling- und Verwertungsquoten muss im Zusammenhang mit dem Verfahren für die Entsorgung von Altfahrzeugen bewertet werden. Der Hersteller sollte daher eine Entsorgungsstrategie für Altfahrzeuge empfehlen und dem zuständigen Gremium eine ausführliche Beschreibung der Strategie vorlegen. Sie sollte auf bewährten Techniken beruhen, die zum Zeitpunkt des Antrags auf Typgenehmigung zur Verfügung stehen oder entwickelt werden.

(9) Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung sind Fahrzeuge mit einer speziellen Funktion; sie erhalten Spezialaufbauten, deren entsorgungsrelevante Merkmale der Fahrzeughersteller nicht vollständig erfassen kann. Folglich können die Recycling- und Verwertungsquoten nicht korrekt berechnet werden. Diese Fahrzeuge sollten deshalb von den Bestimmungen für die Berechnung ausgenommen werden.

(10) Ein beachtlicher Anteil der N1-Fahrzeuge sind unvollständige Fahrzeuge. Der Hersteller des Basisfahrzeugs ist nicht in der Lage, die Recycling- und Verwertungsquoten für vollständige Fahrzeuge zu berechnen, da die entsprechenden Angaben über die späteren Fertigungsstufen zum Zeitpunkt der Konstruktion der Basisfahrzeuge nicht verfügbar sind. Es ist daher sinnvoll, Übereinstimmung mit dieser Richtlinie nur für die Basisfahrzeuge zu fordern.

(11) Die Marktanteile von in Kleinserien hergestellten Fahrzeugen sind sehr gering; diese Richtlinie auch für sie verbindlich zu machen, bringt wenig Nutzen für die Umwelt. Es ist daher sinnvoll, diese Fahrzeuge von einigen Bestimmungen dieser Richtlinie auszunehmen.

(12) Nach der Richtlinie 2000/53/EG sollten im Interesse der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes geeignete Maßnahmen getroffen werden, um die Wiederverwendung bestimmter aus Altfahrzeugen demontierter Bauteile zu verhindern. Sie sollten auf die Wiederverwendung von Bauteilen in der Fertigung von Neufahrzeugen beschränkt sein.

(13) Durch diese Richtlinie werden die Hersteller verpflichtet, neue Angaben für die Typgenehmigung zu übermitteln; diese Angaben sollten daher in die Richtlinie 70/156/EWG aufgenommen werden, die die vollständige Liste der für die Typgenehmigung zu übermittelnden Angaben enthält. Jene Richtlinie sollte daher entsprechend geändert werden.

(14) Die Maßnahmen, die erforderlich sind, um die vorliegende Richtlinie an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt anzupassen, sollten gemäß dem Regelungsverfahren des Artikels 13 Absatz 3 der Richtlinie 70/156/EWG erlassen werden.

(15) Da das Ziel dieser Richtlinie, nämlich die Minimierung der Umweltbelastung durch Altfahrzeuge durch Anforderungen an die Konstruktion von Fahrzeugen im Hinblick auf deren Wiederverwendung, Recycling und Verwertung auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht

ausreichend erreicht werden kann und daher wegen des Umfangs der Maßnahme besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen ist, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsgrundsatz geht diese Richtlinie nicht über das zur Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.“

**15. § 22a Abs. 1 Z 1 lit. b – Bestätigung einer nach § 57a ermächtigten Stelle:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. November 2007

**Übergangsbestimmung:** § 69 Abs. 26 Z 8:

8. § 22a Abs. 1 Z 1 lit. b in der Fassung BGBl. II Nr. 275/2007 gilt nicht für Änderungen, die vor dem 1. November 2007 vorgenommen worden sind;

**Bemerkungen:**

Die bisherige Regelung betreffend Änderungen an Rädern und Reifen wird ergänzt, dass die fachgerechte Anbringung und die Einhaltung allfälliger Auflagen durch eine gemäß § 57a Abs. 2 KFG ermächtigte Stelle zu bestätigen ist. Diese Bestätigung ist wie der Nachweis, dass diese Dimension oder Art von Rädern oder Reifen bereits in einem Verfahren gem. § 32 oder § 33 KFG als für die Type und Ausführung des Fahrzeuges geeignet erklärt wurde, vom Lenker auf Fahrten mitzuführen.

**16. § 22a Abs. 1 Z 3 – redaktionelle Anpassung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 12. Oktober 2007

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Die Z 3 wird lediglich in eine sprachlich korrekte Form gebracht, damit der Wortlaut zum Einleitungssatz des Abs. 1 „Als Änderung, die nicht angezeigt werden muss (§ 33 Abs. 1 des Kraftfahrzeuggesetzes) gilt“ passt.

**17. § 22a Abs. 1 Z 4 – Nachrüstung mit Partikelfilter nicht anzeigepflichtig:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 12. Oktober 2007

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

In der neuen Z 4 wird die Nachrüstung mit einem Partikelfilter ausdrücklich als nicht anzeigepflichtige Änderung festgelegt.

**18. § 25d Abs. 4 – Kennzeichentafeln für Trikes und Quads:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. November 2007

**Übergangsbestimmung: ---****Bemerkungen:**

Im neuen Abs. 4 wird das Format der Kennzeichentafeln für dreirädrige Kraftfahrzeuge ohne Aufbau (sog. Trikes) und für vierrädrige Kraftfahrzeuge, die insbesondere durch Lenkstange, Bedienungs- und Anzeigeelemente sowie Sitzbank Charakterzüge eines Kraftrades aufweisen (sog. Quads) festgelegt.

Bisher wurden für diese Fahrzeuge die gewöhnlichen Kennzeichentafeln für Kraftwagen (für vorne und hinten) ausgegeben. Durch die Änderung des § 49 Abs. 6 im Zuge der 28. KFG-Novelle benötigen diese Fahrzeuge nur mehr eine hintere Kennzeichentafel. Diese soll für Trikes eine Motorradtafel sein (210 x 170 mm) und für Quads eine gewöhnliche einzeilige (520 x 120 mm) oder zweizeilige Kennzeichentafel (300 x 200 mm).

**19. § 26 Abs. 4 lit. b - Entfall:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 12. Oktober 2007

**Übergangsbestimmung: § 69 Abs. 26 Z 9:**

9. bereits ausgegebene Kennzeichentafeln für Fahrzeuge der Bundespolizei mit der Bezeichnung des sachlichen Bereiches „BG“ dürfen weiterhin geführt werden.

**Bemerkungen:**

Infolge der Neuorganisation der Polizei und Entfall der Gendarmerie kann auch die Bezeichnung des sachlichen Bereiches „BG“ entfallen. Ausgegebene Kennzeichentafeln sollen aber weiterhin geführt werden dürfen.

**20. § 47 Abs. 1 lit. b – Mitführen von Ersatzleuchtmitteln:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 12. Oktober 2007

**Übergangsbestimmung: ---****Bemerkungen:**

Derzeit sind in § 47 Abs. 1 lit. b als verpflichtende Ausstattung der Omnibusse u.a. die erforderlichen Ersatzglühlampen zur Behebung von Störungen von Scheinwerfern und Leuchten vorgeschrieben. Nunmehr ist die Frage aufgetaucht, was mitgeführt werden muss, wenn das Fahrzeug mit Xenon-Licht oder mit LED-Beleuchtungseinrichtungen ausgerüstet ist (bei einer Gasentladungsleuchtquelle handelt es sich nicht um eine Glühlampe). Da die Intention der Regelung ganz eindeutig dahin geht, die Scheinwerfer und Leuchten eines Busses jedenfalls betriebsbereit halten zu können, soll zur Vermeidung von Missverständnissen das Wort „Ersatzglühlampe“ durch den zeitgemäßerer Begriff „Ersatzleuchtmittel“ ersetzt werden. Jedoch soll das nicht für Leuchtdioden gelten. Die Leuchtdioden sind fest eingelötet und können daher nicht ausgetauscht werden. Oftmals kommen so genannte LED-Module zur Anwendung, bei denen die gesamte Elektronik samt

LEDs auf einer Printplatte vom LED-Hersteller geliefert werden und dann vom Leuchtenhersteller in die Leuchte eingeschweißt werden.

Ein Wechsel dieser LED-Lichtquellen ist daher in den meisten Fällen technisch nicht möglich, die gesamte Leuteneinheit muss ausgetauscht werden.

Es sollte daher den Busunternehmern nicht zugemutet werden, für alle Leuchten des Busses eine Ersatzleuchte mitzuführen - diese sind sehr teuer, brauchen viel Platz und fallen fast nie aus.

## **21. § 58 Abs. 1 Z 1 lit. a und b und Z 2 lit. e – Gleichstellung Autobahn - Autostraße:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 12. Oktober 2007

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Es entspricht einer langjährigen Forderung der Wirtschaftskammer Österreich, die jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeiten für LKW, Sattelkraftfahrzeuge, Omnibusse und Kraftwagenzüge auf Autobahnen und Autostraßen anzugleichen.

Die Höchstgeschwindigkeit auf Autostraßen, deren Ausbauzustand häufig einer Autobahn gleicht, sollte auf den Wert, der bei Autobahnen gestattet ist, angehoben werden. Aufgrund des Ausbauzustandes der Autostraße ist es für den Lenker oftmals nicht ersichtlich, ob er sich nun auf einer Autobahn oder Autostraße befindet.

Durch Anfügung der Wortfolge „und Autostraßen“ bei den entsprechenden Geschwindigkeitsvorgaben auf Autobahnen können die entsprechenden Höchstgeschwindigkeiten auf Autostraßen jenen Werten, die auf Autobahnen gefahren werden dürfen, angeglichen werden.

Demnach sollen für folgende Fahrzeugkategorien auf Autostraßen folgende Geschwindigkeiten gelten:

Solo-LKW und Sattelkraftfahrzeuge (§ 58 Abs. 1 Z 1 lit. a) 80 km/h statt bisher 70 km/h

Omnibusse (§ 58 Abs. 1 Z 1 lit. b) 100 km/h statt bisher 80 km/h und

Kraftwagenzüge (§ 58 Abs. 1 Z 2 lit. e) 80 km/h statt bisher 70 km/h.

## **22. § 58 Abs. 1 Z 2 lit. b – redaktionelle Anpassung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 12. Oktober 2007

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Hier handelt es sich um eine redaktionelle Anpassung im Hinblick auf die Änderung in § 61 Abs. 4 (Entfall der Regelungen über das Mitführen eines Bremsers auf Anhängern) und der Anhebung der zulässigen Geschwindigkeit für Anhänger, mit denen Personen befördert werden, auf 40 km/h in § 63 Abs. 1.

### **23. § 61 Abs. 4 – Entfall der Regelung über das Mitführen eines Bremsers:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 12. Oktober 2007

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Im Zuge der letzten Ländertagung mit den Verkehrsreferenten der Länder im Jahre 2006 wurde die Frage aufgeworfen, ob die Bestimmungen über das Mitführen eines Bremsers auf bestimmten Anhängern noch zeitgemäß sind. Der Entfall dieser Regelungen wurde im Rahmen des Begutachtungsverfahrens zur Diskussion gestellt. Da es keine gravierenden Einwendungen dagegen gab, können diese Bestimmungen entfallen.

### **24. § 61 Abs. 7 – Entfall des Gewichtslimits von 11t für Omnibusanhänger:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 12. Oktober 2007

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Im Zuge der letzten Ländertagung wurde auch die Frage aufgeworfen, warum das Gesamtgewicht eines Omnibusanhängers nicht mehr als 11 t betragen darf (derzeit § 61 Abs. 7 erster Satz). Diese Regelung dürfte überholt sein und der erste Satz in § 61 Abs. 7 kann daher entfallen.

### **25. § 63 Abs. 1 – Entfall der Beschränkung auf 10 km vom Betrieb und des Erfordernisses einen Bremser mitzuführen sowie der Einschränkung auf 10 km/h:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 12. Oktober 2007

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Die Bestimmungen über die Personenbeförderung auf Anhängern sollen an die neuen KFG - Bestimmungen über Personenbeförderung (insbes. § 106 Abs. 11) angepasst werden. Da im KFG eine Geschwindigkeitsgrenze von 40 km/h bei der Beförderung auf einer Ladefläche vorgesehen ist, soll auch für die Beförderung auf einem Anhänger eine Geschwindigkeit von 40 km/h, statt bisher 25 km/h gelten. Weiters können die bisherige Einschränkung auf 10 km im Umkreis des Betriebes und auch der bisherige letzte Satz, wonach – wenn 2 Anhänger gezogen werden - auf jedem Anhänger ein Bremser mitzuführen ist, entfallen.

### **26. § 63 Abs. 2 - Entfall:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 12. Oktober 2007

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Die Bewilligung des Landeshauptmannes für die Personenbeförderung auf Anhängern für eine größere Entfernung als 10 km dürfte obsolet sein und kann entfallen. Außerdem wird die 10 km Grenze im Abs. 1 sowieso aufgegeben.

**27. § 63 Abs. 4 – bei Kleinbussen zur Schülerbeförderung muss jeder Sitzplatz mit einem Sicherheitsgurt ausgerüstet sein:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. März 2008

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

In der Z 1 wird ergänzt, dass jeder Sitzplatz mit einem Sicherheitsgurt ausgerüstet sein muss.

Im Begutachtungsentwurf war vorgesehen, dass jeder Sitzplatz mit einem Dreipunktgurt ausgerüstet sein muss. Jedoch wurde im Begutachtungsverfahren darauf hingewiesen, dass mindestens 50 % der derzeit eingesetzten Kleinbusse nicht über die geforderten Dreipunktgurte verfügen würden, eine Nachrüstung nicht möglich sei und somit die Schülerbeförderung mit solchen Fahrzeugen nicht mehr möglich sein würde.

Dieser Punkt wurde daher geändert.

Da die Forderung nach Dreipunktgurten offenbar überzogen war, derzeit die Bestimmung aber lediglich verlangt, dass die Schüler auf mit dem Fahrzeug fest verbundenen Sitzen befördert werden, ist es schon ein erster Schritt in Richtung Verbesserung, wenn die Vorschrift ergänzt wird, dass jeder Sitzplatz mit einem Sicherheitsgurt ausgerüstet sein muss.

In der Z 3 wird der Verweis auf die Richtlinie betreffend Spiegeln aktualisiert.

**28. § 67 – Tarif der BAV:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 12. Oktober 2007

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Es wird der Bauschbetrag im Tarif der BAV für nicht dem Bund erbrachte Leistungen von derzeit 25 Euro für je ein zur Durchführung der Prüfung notwendiges fachlich geschultes Organ für jede angefangene halbe Stunde auf 30 Euro angehoben.

Die Erhöhung von ATS 330 (36. KDV-Novelle) auf ATS 350 ist in der 41. KDV-Novelle vorgenommen worden (BGBl Nr. 746/1995). Dieser Wert wurde dann auf 25 Euro (das wären ATS 344) umgerechnet (47. KDV-Novelle, 30.11.2001). Das heißt, seit dem 14. November 1995 wurde der Tarif nicht mehr erhöht.

Auf Basis des Verbraucherpreisindex 96 (1996 = 100) ergäbe sich eine Erhöhung mit November 2006 auf 118,4, das sind 18,4%. Auf Basis des 1995 gültigen VPI 86 (128,4 im

November 1995, 154,8 im November 2006) ergäbe sich eine Erhöhung von 26,4 Punkte, das sind 20,5 %.

Es wird daher eine Erhöhung um 20% auf 30 Euro als durchaus gerechtfertigt und notwendig angesehen.

### **29. § 69 Abs. 21 – Änderung einer Übergangsbestimmung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 12. Oktober 2007

**Übergangsbestimmung:** ---

#### **Bemerkungen:**

Hier wird die Übergangsregelung des Artikels 2 der Richtlinie 2003/97/EG betreffend Einrichtungen für die indirekte Sicht übernommen.

### **30. § 69 Abs. 26 - Übergangsbestimmungen:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

#### **Bemerkungen:**

Es werden im Hinblick auf die Vorgaben der Richtlinien die entsprechenden Übergangsregelungen festgelegt.

### **31. § 70 Abs. 10 - Inkrafttreten:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

#### **Bemerkungen:**

Die Termine für das Inkrafttreten wurden bei den jeweils zutreffenden Punkten berücksichtigt.

### **32. Anlage 1 Tabelle I Z 2 – Richtlinienumsetzung; Abgas Krafträder:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 12. Oktober 2007

**Übergangsbestimmung:** ---

#### **Bemerkungen:**

Es wird die aktuelle Richtlinie 2006/72/EG zur Änderung der Richtlinie 97/24/EG über bestimmte Bauteile und Merkmale von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen zwecks Anpassung an den technischen Fortschritt, berücksichtigt.

Durch diese Richtlinie wird es den Herstellern freigestellt, alternativ zum bisherigen Prüfverfahren gemäß der Richtlinie das Prüfverfahren nach der Globalen Technischen Regelung (GTR) Nt. 2 der UN/ECE anzuwenden. In diesem Fall muss das Fahrzeug die dort wiedergegebenen Emissionsgrenzwerte einhalten. Diese werden als Z 2.1.5 in die Tabelle I eingefügt.

In den Erwägungsgründen zu dieser Richtlinie wird u.a. Folgendes ausgeführt:

„Die Globale Technische Regelung (GTR) Nr. 2 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE) mit dem Titel „Measurement procedure for two wheeled motorcycles equipped with a positive or compression ignition engine with regard to the emissions of gaseous pollutants, CO<sub>2</sub> emissions and fuel consumption“ wurde verabschiedet, um einen Weltmarkt für Krafträder zu schaffen. Mit ihr soll das Emissionsprüfverfahren für die Typgenehmigung von Krafträdern weltweit vereinheitlicht werden. Zudem ist sie an den jüngsten technischen Fortschritt angepasst und berücksichtigt die Besonderheiten von Krafträdern.

Nach Artikel 8 Absatz 5 der Richtlinie 2002/51/EG sollte das Prüfverfahren nach der GTR Nr. 2 zusammen mit neuen Grenzwerten eingeführt werden. Dieses Prüfverfahren sollte als ein dem Hersteller frei gestelltes alternatives Typgenehmigungsverfahren für die zweite verbindliche Stufe der Richtlinie 2002/51/EG eingeführt werden. Die neuen Grenzwerte sollten der zweiten verbindlichen Stufe der Richtlinie 2002/51/EG entsprechen. So kommt es zu keiner Lockerung der Emissionsschutzanforderungen an Krafträder.“

### **33. Anlage 1 Tabelle III Z 5 – Richtlinienumsetzung; Abgas Kraftwagen:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 12. Oktober 2007

**Übergangsbestimmung:** § 69 Abs. 26 Z 2:

2. § 1d Abs. 1a, 2 und 3 und Anlage I, Tabelle III in der Fassung BGBl. II Nr. 275/2007 gelten nicht für Fahrzeuge, die vor in Kraft treten dieser Bestimmungen bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen;

**Bemerkungen:**

In der Tabelle III wird der Verweis auf die zugrunde liegenden Richtlinien im Hinblick auf die Richtlinie 2006/51/EG aktualisiert.

**Teil 2:**  
**Gesetzestext**  
**(BGBl. Teil II Nr. 275/2007)**