

BUNDESGESETZBLATT

FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Jahrgang 2005**Ausgegeben am 13. Dezember 2005****Teil II**

412. Verordnung: 51. Novelle zur KDV 1967

412. Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, mit der die Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung 1967 geändert wird (51. Novelle zur KDV 1967)

Aufgrund des Kraftfahrzeuggesetzes 1967, BGBl. Nr. 267, wird verordnet:

Die Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung 1967, BGBl. Nr. 399, zuletzt geändert mit der Verordnung BGBl. II Nr. 535/2004, wird wie folgt geändert:

1. § 1d Abs. 9 lautet:

„(9) Austauschkatalysatoren für Fahrzeuge der Klassen M1 oder N1, die nicht mit OBD-Systemen ausgerüstet sind, müssen eine Genehmigung nach Anhang XIII der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung 98/77/EG, ABl. Nr. L 286 vom 23. Oktober 1998, 2002/80/EG, ABl. Nr. L 291 vom 28. Oktober 2002, S 20 und 2003/76/EG, ABl. Nr. L 206 vom 15. August 2003, S 29, aufweisen, oder der ECE-Regelung Nr. 103 entsprechen. Austauschkatalysatoren für Fahrzeuge der Klassen L müssen eine Genehmigung nach Kapitel 5 der Richtlinie 97/24/EG in der Fassung 2005/30/EG, ABl. Nr. L 106 vom 27. April 2005 aufweisen. Der Austauschkatalysator muss so ausgelegt, gebaut sein und montiert werden können, dass das Fahrzeug in der Lage ist, die Bestimmungen dieser Richtlinie, die es ursprünglich eingehalten hat, zu erfüllen. Außerdem müssen seine Schadstoffemissionen während der gesamten Lebensdauer des Fahrzeuges unter normalen Benutzungsbedingungen wirksam begrenzt werden. Der Austauschkatalysator muss an der gleichen Stelle wie der Katalysator für die Erstausrüstung eingebaut werden, und die Lage der etwaigen Sauerstoffsonde(n) an der Abgasleitung darf nicht verändert werden. Weist der Katalysator für die Erstausrüstung Wärmeschutzvorrichtungen auf, so muss auch der Austauschkatalysator entsprechende Schutzvorrichtungen haben. Der Austauschkatalysator muss dauerhaft sein, das heißt, er muss so beschaffen sein und so eingebaut werden können, dass er gegen Korrosions- und Oxidationseinflüsse, denen er je nach der Benutzung des Fahrzeuges ausgesetzt ist, hinreichend geschützt ist.“

2. § 1e samt Überschrift lautet:

„Sturzhelme und Visiere für Kraftfahrer

§ 1e. Sturzhelme und Visiere für Kraftfahrer müssen der ECE-Regelung Nr. 22 entsprechen und dürfen nach dem 30. Juni 2006 nur feilgeboten werden, wenn sie der ECE-Regelung Nr. 22 in der Fassung Nr. 22.05 entsprechen. Sturzhelme für Kopfumfänge, die von den Bestimmungen der ECE-Regelung Nr. 22 in der Fassung Nr. 22.05 nicht erfasst sind, müssen so ausgeführt sein, dass sie in ihrer Schutzwirkung einem, den Bestimmungen der ECE-Regelung Nr. 22.05 entsprechenden Sturzhelm, gleichwertig sind.“

3. § 1i Abs. 2 lautet:

„(2) Die Festsetzung und Überprüfung der Massen und Abmessungen von Kraftfahrzeugen der Klassen L hat nach den Anhängen der Richtlinie 93/93/EWG, ABl. Nr. L 311 vom 14. Dezember 1993, in der Fassung der Richtlinie 2004/86/EG, ABl. Nr. L 236 vom 7. Juli 2004, zu erfolgen.“

4. Nach § 1j wird folgender § 1k samt Überschrift eingefügt:

„Festsetzung des Eigengewichtes

§ 1k. Für Fahrzeuge, die den in den Betriebserlaubnis-Richtlinien 70/156/EWG, 2002/24/EG, oder 2003/37/EG definierten Klassen angehören und für die eine Richtlinie zur Ermittlung der Massen anwendbar ist, ist das Eigengewicht nach den folgenden Vorschriften festzusetzen:

1. für Fahrzeuge der Klassen M1, M2, M3, N1, N2 und N3: das Eigengewicht ist die Masse des Fahrzeuges in fahrbereitem Zustand gemäß Punkt 2.6 des Anhanges I der Richtlinie 70/156/EWG, abzüglich 75 kg;
2. für Fahrzeuge der Klassen O1, O2, O3 und O4: das Eigengewicht ist die Masse des Fahrzeuges in fahrbereitem Zustand gemäß Punkt 2.6 des Anhanges I der Richtlinie 70/156/EWG;
3. für Fahrzeuge der Klassen L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e und L7e: das Eigengewicht ist die Masse des Fahrzeuges in fahrbereitem Zustand gemäß Punkt 2.1 des Anhanges II der Richtlinie 2002/24/EG;
4. für Fahrzeuge der Klassen T und C: das Eigengewicht ist die Leermasse in fahrbereitem Zustand gemäß Punkt 2.1.1 des Anhanges I der Richtlinie 2001/3/EG oder der Richtlinie 2003/37/EG abzüglich 75 kg;
5. für Fahrzeuge der Klassen R und S: das Eigengewicht ist die Leermasse in fahrbereitem Zustand gemäß Punkt 2.1.1 des Anhanges I der Richtlinie 2003/37/EG.

Ist in der Übereinstimmungsbescheinigung des Fahrzeuges oder im Beschreibungsbogen für die betroffene Variante/Version oder Ausführung des Fahrzeuges ein Massebereich angegeben, ist jeweils der Höchstwert für die Festsetzung des Eigengewichtes heranzuziehen. Ein tatsächlicher Wert innerhalb der Grenzen des angegebenen Massebereiches darf der Festsetzung des Eigengewichtes dann zugrunde gelegt werden, wenn dieser durch Abwiegen auf einer geeichten Waage oder durch Berechnung festgestellt wurde.“

5. § 2 Abs. 1 lit. j lautet:

„j) Fabriksneue, unter § 4 Abs. 3a, 3b, 3c oder 3d fallende Reifen,“

6. § 3 Abs. 3 lautet:

„(3) Fahrzeuge, die unter den Geltungsbereich der EG-Richtlinien

- 71/320/EWG, ABl. Nr. L 202 vom 6. September 1971, S 37 in der Fassung 2002/78/EG, ABl. Nr. L 267 vom 4. Oktober 2002, oder

- 93/14/EWG, ABl. Nr. L 121 vom 12. Mai 1976, S 1,

fallen, müssen den Bestimmungen dieser Richtlinien entsprechen. Land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen (Klasse T) mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h, müssen hinsichtlich ihrer Bremsanlagen den Anhängen der Richtlinie 76/432/EWG, ABl. Nr. L 122 vom 8. Mai 1976, S 1 in der Fassung der Richtlinie 97/54/EG, ABl. Nr. L 277 vom 10. Oktober 1997 entsprechen.“

7. § 4 Abs. 3a, Abs. 3b, Abs. 3c und Abs. 3d lauten:

„(3a) Nach ihrer Bauart den Bestimmungen der Richtlinie 92/23/EWG in der Fassung der Richtlinie 2005/11/EG, ABl. Nr. L 46 vom 17. Februar 2005, oder der ECE-Regelung Nr. 30, BGBI. Nr. 540/1979, unterliegende Reifen müssen, den jeweiligen Bestimmungen entsprechen.

(3b) Nach ihrer Bauart den Bestimmungen der Richtlinie 92/23/EWG in der Fassung der Richtlinie 2005/11/EG, ABl. Nr. L 46 vom 17. Februar 2005, oder der ECE-Regelung Nr. 54, BGBI. Nr. 457/1983, unterliegende Reifen, müssen den jeweiligen Bestimmungen entsprechen.

(3c) Nach ihrer Bauart den Bestimmungen der Richtlinie 92/23/EWG in der Fassung der Richtlinie 2005/11/EG, ABl. Nr. L 46 vom 17. Februar 2005, oder der ECE-Regelung Nr. 64 unterliegende Notradreifen, müssen den jeweiligen Bestimmungen entsprechen.

(3d) Reifen von zweirädrigen oder dreirädrigen Fahrzeugen müssen Kapitel 1 der Richtlinie 97/24/EG, ABl. Nr. L 226 vom 18. August 1997, entsprechen. Reifen mit einer Bauartgenehmigung nach der Richtlinie 92/23/EWG dürfen auch an Motorrädern mit Beiwagen, dreirädrigen Kleinkrafträdern, Dreiradfahrzeugen und Vierradfahrzeugen montiert werden.“

8. In § 4 Abs. 4 lautet der 4. Satz:

„Diese müssen an mindestens vier gleichmäßig über den Umfang des Reifens verteilten Stellen so angeordnet sein, dass sie dauerhaft und deutlich erkennbar machen, ob die Mindesttiefe der Hauptprofilrillen von 1,6 mm erreicht oder unterschritten ist.“

9. In § 4 Abs. 4a wird nach der Z 7 folgende Z 8 angefügt:

„8. Runderneuerte Reifen, die den Geltungsbereichen der ECE-Regelungen Nr. 108 oder Nr. 109 unterliegen, dürfen nach dem 30. Juni 2006 nur feilgeboten werden, wenn sie diesen Regelungen entsprechen.“

10. § 4 Abs. 7 lautet:

„(7) In den Geltungsbereich der ÖNORM V 5117 Dezember 2004 oder der ÖNORM V 5119 Dezember 2004 fallende Schneeketten müssen diesen ÖNORMEN entsprechen, sofern es sich nicht um gleichwertige Produkte aus anderen EU-Mitgliedstaaten handelt. Schneeketten, die der ÖNORM V 5117 Dezember 2004 oder ÖNORM V 5119 Dezember 2004 in einer früheren Fassung entsprechen, dürfen weiterhin feilgeboten werden.“

11. § 7b lautet:

„§ 7b. Kraftfahrzeuge mit Antrieb durch Flüssiggas, und deren spezielle Ausrüstung für den Antrieb durch Flüssiggas, müssen der ECE-Regelung Nr. 67 entsprechen.“

12. Die §§ 7c, 7d, 7e, 7f, 7g und 7h samt Überschriften entfallen.

13. In § 8 Abs. 1 lauten die Ziffern 1 und 2:

- „1. bei Motorfahrrädern und Kleinkrafträdern gemessen nach der Richtlinie 97/24/EG, Kapitel 9,
 1.1 zweirädrige Kleinkrafträder (L1e). 71 dB(A),
 1.2 mehrspurige Motorfahrräder (L2e und L6e). 76 dB(A),
 2. für Krafträder der Klassen L3e bis L5e und L7e gemäß Richtlinie 2002/24/EG gelten die nachstehenden Grenzwerte und die Prüfbestimmungen der Richtlinie 97/24/EG, Kapitel 9,
 2.1 bei einspurigen Krafträdern sowie Motorrädern mit Beiwagen bei einem Hubraum von nicht mehr als 80 cm³..... 75 dB(A)
 mehr als 80 und nicht mehr als 175 cm³. 77 dB(A)
 mehr als 175 cm³ 80 dB(A),
 2.2 bei mehrspurigen Fahrzeugen (L5e, L7e) 80 dB(A),“

14. § 9 lit. a lautet:

„a) für rotes Licht im Bereich zwischen der
 Grenze gegen gelb: $y \leq 0,335$ und der
 Grenze gegen purpur: $y \geq 0,980 - x$;“

15. § 9 lit. c und lit. d lauten:

„c) für gelbrotes Licht im Bereich zwischen der
 Grenze gegen grün: $y \leq x - 0,120$, der
 Grenze gegen rot: $y \geq 0,390$ und der
 Grenze gegen weiß: $y \geq 0,790 - 0,670 x$;
 d) für gelbes Licht im Bereich zwischen der
 Grenze gegen rot: $y \geq 0,138 + 0,580 x$, der
 Grenze gegen grün: $y \leq 1,29x - 0,100$, der
 Grenze gegen weiß: $y \geq 0,966 - x$, bei Nebelscheinwerfern jedoch:
 $y \geq 0,940 - x$ und $y \geq 0,440$, der
 Grenze gegen den Spektralfarbentzug: $y \leq 0,992 - x$;“

16. In § 10 entfallen Abs. 3 und Abs. 4.

17. In § 10 Abs. 6 lautet der einleitende Satzteil:

„(6) Scheinwerfer und Leuchten (Abs. 1, 2 und 5), die den Bestimmungen der ECE-Regelungen Nr. 1, 4 bis 8, 19, 20, 23, 38, 50, 56, 57, 72, 77, 82, 87, 91, 98, 112, 113 und 119 nicht entsprechen, müssen folgende Voraussetzungen erfüllen:“

18. § 11 Abs. 2 lautet:

„(2) Scheinwerfer (Abs. 1) und Glühlampen für Scheinwerfer müssen, unbeschadet des Abs. 3, den für sie in Betracht kommenden Bestimmungen der ECE-Regelungen Nr. 1, 2, 5, 8, 19, 20, 37, 56, 57, 72, 82, 98, 99, 112, 113 und 119 entsprechen. Das mit ihnen entsprechend den Bestimmungen der jeweils in

Betracht kommenden ECE-Regelung ausgestrahlte Licht muss diesen Bestimmungen auch dann entsprechen, wenn sie am Fahrzeug angebracht sind.“

19. § 11 Abs. 8 lautet:

„(8) Leuchten für Tagfahrlicht müssen den Anhängen der Richtlinie 76/758/EWG, ABl. Nr. L 262 vom 27. September 1976 in der Fassung 97/30/EG, ABl. Nr. L 171 vom 30. Juni 1997, S 25, oder der ECE-Regelung Nr. 87 entsprechen. Leuchten für Tagfahrlicht müssen automatisch eingeschaltet werden, wenn die Einrichtung, die den Motor startet oder ausschaltet, in einer Stellung ist, die es ermöglicht, dass der Motor in Betrieb ist. Es muss möglich sein, die automatische Einschaltung der Tagfahrleuchten ohne den Gebrauch von Werkzeug ein- und auszuschalten. Die Tagfahrleuchten müssen sich automatisch ausschalten, wenn die Scheinwerfer eingeschaltet werden. Dies gilt nicht, wenn mit den Scheinwerfern kurze Warnsignale abgegeben werden.“

20. In § 11 wird nach dem Abs. 8 folgender Abs. 9 angefügt:

„(9) Abbiegescheinwerfer müssen der ECE-Regelung Nr. 119 entsprechen.“

21. § 12 Abs. 3 lautet:

„(3) Begrenzungsleuchten für zweirädrige oder dreirädrige Fahrzeuge der Klassen L müssen dem Kapitel 2 der Richtlinie 97/24/EG, ABl. Nr. L 226 vom 18. August 1997, oder den für sie in Betracht kommenden Bestimmungen der ECE-Regelung Nr. 50 entsprechen.“

22. § 12a lautet:

„§ 12a. Umrissleuchten für Kraftwagen und Anhänger (§§ 14 Abs. 6a und 16 Abs. 4 KFG 1967) müssen den Anhängen der Richtlinie 76/758/EWG, ABl. Nr. L 262 vom 27. September 1976 in der Fassung 97/30/EG, ABl. Nr. L 171 vom 30. Juni 1997, S 25, oder den für sie in Betracht kommenden Bestimmungen der ECE-Regelung Nr. 7 entsprechen.“

23. § 12b lautet:

„§ 12b. Seitenmarkierungsleuchten für Kraftwagen und Anhänger (§§ 14 Abs. 6b, 16 Abs. 3 KFG 1967) müssen den Anhängen der Richtlinie 76/758/EWG, ABl. Nr. L 262 vom 27. September 1976 in der Fassung 97/30/EG, ABl. Nr. L 171 vom 30. Juni 1997, S 25, oder den Bestimmungen der ECE-Regelung Nr. 91 entsprechen.“

24. § 12c lautet:

„§ 12c. Parkleuchten von Fahrzeugen der Klassen M und N müssen den Anhängen der Richtlinie 77/540/EWG in der Fassung 1999/16/EG oder den Bestimmungen der ECE-Regelung Nr. 77 entsprechen.“

25. § 13 Abs. 3 lautet:

„(3) Schlussleuchten für zweirädrige oder dreirädrige Fahrzeuge der Klassen L müssen dem Kapitel 2 der Richtlinie 97/24/EG, ABl. Nr. L 226 vom 18. August 1997, oder den für sie in Betracht kommenden Bestimmungen der ECE-Regelung Nr. 50 entsprechen.“

26. § 13b Abs. 2 lautet:

„(2) Kennzeichenleuchten für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge der Klassen L müssen dem Kapitel 2 der Richtlinie 97/24/EG, ABl. Nr. L 226 vom 18. August 1997, oder den für sie in Betracht kommenden Bestimmungen der ECE-Regelung Nr. 50 entsprechen.“

27. § 14 Abs. 3 lautet:

„(3) Bremsleuchten für zweirädrige oder dreirädrige Fahrzeuge der Klassen L müssen dem Kapitel 2 der Richtlinie 97/24/EG, ABl. Nr. L 226 vom 18. August 1997, oder den für sie in Betracht kommenden Bestimmungen der ECE-Regelung Nr. 50 entsprechen.“

28. § 15 Abs. 8 lautet:

„(8) Fahrtrichtungsanzeiger für zweirädrige oder dreirädrige Fahrzeuge der Klassen L müssen dem Kapitel 2 der Richtlinie 97/24/EG, ABl. Nr. L 226 vom 18. August 1997, oder den für sie in Betracht kommenden Bestimmungen der ECE-Regelung Nr. 50 entsprechen.“

29. § 17b Abs. 1 lautet:

„(1) Die elektromagnetische Verträglichkeit von Fahrzeugen der Klassen M, N und O muss den Anforderungen der Anhänge der Richtlinie 72/245/EWG, ABl. Nr. L 152 vom 6. Juli 1972 in der Fassung der Richtlinie 2004/104/EG, ABl. Nr. L 337 vom 14. Oktober 2004, entsprechen.“

30. § 17b Abs. 4 lautet:

„(4) Elektrische/elektronische Unterbaugruppen, Teile und Ausrüstungsgegenstände, die an das elektrische Bordnetz des Fahrzeuges angeschlossen und üblicherweise während der Fahrt verwendet werden, die elektromagnetische Störungen im Sinne der Richtlinie 72/245/EWG in der Fassung der Richtlinie 2004/104/EG, ABl. Nr. L 337 vom 14. Oktober 2004, verursachen können, müssen den Anforderungen der Anhänge der Richtlinie 72/245/EWG in der Fassung 2004/104/EG entsprechen. Elektrische/elektronische Unterbaugruppen, Teile und Ausrüstungsgegenstände, die an das elektrische Bordnetz des Fahrzeuges angeschlossen und üblicherweise während der Fahrt verwendet werden, die elektromagnetische Störungen im Sinne der Richtlinie 72/245/EWG in der Fassung 2004/104/EG verursachen können und nicht der Richtlinie 72/245/EWG in der Fassung 2004/104/EG, aber der Richtlinie 89/336/EWG oder der Richtlinie 2004/108/EG, entsprechen, dürfen nicht mehr feilgeboten werden. Funksendeanlagen, die der Richtlinie 89/336/EWG oder der Richtlinie 2004/108/EG entsprechen und die im Fahrzeug eingebaut werden, dürfen nur verwendet werden, wenn eine Unbedenklichkeitsbescheinigung des Fahrzeugherstellers vorliegt und mitgeführt wird.“

31. § 17i lautet:

§ 17i. Die Heizanlagen von Fahrzeugen der Klassen M, N und O müssen den Anhängen der Richtlinie 2001/56/EG, ABl. Nr. L 292 vom 9. November 2001, S 21 in der Fassung der Richtlinie 2004/78/EG, ABl. Nr. L 153 vom 29. April 2004, entsprechen.“

32. § 18a samt Überschrift lautet:

„Rückblickspiegel und Einrichtungen für die indirekte Sicht

§ 18a. (1) Einspurige Kraftfahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von

1. nicht mehr als 45 km/h müssen mit mindestens einem geeigneten, entsprechend großen Rückblickspiegel
2. mehr als 45 km/h müssen mit je einem Rückblickspiegel auf der rechten und linken Fahrzeugseite

ausgerüstet sein. Diese müssen dem Kapitel 4 der Richtlinie 97/24/EG, ABl. Nr. L 226 vom 18. August 1997, entsprechen.

(2) Mehrspurige Kraftfahrzeuge müssen mit mindestens zwei geeigneten, entsprechend großen Rückblickspiegeln ausgerüstet sein. Diese müssen bei Fahrzeugen der Klassen M und N dem Anhang III der Richtlinie 2003/97/EG, ABl. Nr. L 25 vom 29. Jänner 2004, S 1, in der Fassung 2005/27/EG, ABl. Nr. L 81 vom 30. März 2005, S 44, entsprechen. Bei dreirädrigen Motorfahrrädern, vierrädrigen Leichtkraftfahrzeugen und dreirädrigen Kraftfahrzeugen müssen die Rückblickspiegel dem Kapitel 4 der Richtlinie 97/24/EG, ABl. Nr. L 226 vom 18. August 1997, entsprechen. Fahrzeuge der Klassen N2 mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7 500 kg, N3 und M3, jeweils ausgenommen Heeresfahrzeuge, müssen jedenfalls auch mit einem großwinkligen Außenspiegel und einem Anfahrspiegel im Sinne der Richtlinie 2003/97/EG, ABl. Nr. L 25 vom 29. Jänner 2004, S 1, in der Fassung 2005/27/EG, ABl. Nr. L 81 vom 30. März 2005, S 44, ausgerüstet sein. Fahrzeuge der Klassen N2, ausgenommen Heeresfahrzeuge, mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 7 500 kg müssen mit einem großwinkligen Außenspiegel ausgerüstet sein, sofern ein Anfahrspiegel angebracht ist.

(3) Rückblickspiegel für landwirtschaftliche Zugmaschinen müssen den Bestimmungen des Anhangs der Richtlinie 74/346/EWG in der Fassung 98/40/EG entsprechen.“

33. § 20 lautet:

„§ 20. (1) Der Antrag auf Genehmigung einer Type von Fahrzeugen oder Fahrgestellen muss enthalten:

1. Name, ordentlichen Wohnsitz oder Sitz des Erzeugers des Fahrzeuges oder Fahrgestelles, bei ausländischen Erzeugern auch des Bevollmächtigten in Österreich; bei Fahrzeugen, die in mehreren Stufen gefertigt werden, Name, ordentlicher Wohnsitz oder Sitz der Erzeuger des Fahrzeuges oder Fahrgestells für alle Fertigungsstufen;

2. die Art und Klasse des Fahrzeuges (§§ 2 und 3 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967) und seine vom Erzeuger festgesetzte Typenbezeichnung, bei Ansuchen um Genehmigung einer Type von Fahrgestellen die Art und Klasse des Fahrzeuges, für die das Fahrgestell bestimmt ist;
3. die Marken- und Typenbezeichnung des Fahrzeuges;
4. die mögliche Verwendungsbestimmung des Fahrzeuges;
5. bei Fahrzeugen, die in einer weiteren Fertigungsstufe von einer Type mit einer EU-Betriebserlaubnis abgeleitet sind, die Nummer dieser Betriebserlaubnis;
6. die Identifikation der dem Antrag zugehörigen Typenbeschreibung (Abs. 3 Z 1).

Als Fahrzeuge oder Fahrgestelle mit mehreren Fertigungsstufen im Sinne der Z 1 gelten auch Fahrzeuge oder Fahrgestelle, die unvollständig vom Erzeuger der vorletzten Fertigungsstufe ausgeliefert werden und im Verantwortungsbereich des Antragstellers, auch wenn dieser der gemäß § 29 Abs. 2 Bevollmächtigte ist, durch Einbau von weiteren für die Einhaltung der Bestimmungen des KFG 1967 erforderlichen Teilen wie zum Beispiel einer Trennwand fertiggestellt werden. Bei Fahrzeugen, die von einem Typ mit EU-Betriebserlaubnis abgeleitet sind, ist es nicht zulässig, mehrere Typen mit jeweils einer Betriebserlaubnisnummer, ausgenommen Erweiterungen einer Betriebserlaubnis, innerhalb einer Type zusammenzufassen.

(2) Dem Antrag auf Genehmigung einer Type von Kraftfahrzeugen oder Fahrgestellen solcher Fahrzeuge sind als Beilagen anzuschließen:

1. eine Typenbeschreibung nach der für die Type zutreffenden Anlage 4c bis 4e nach einem vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie genehmigten Muster. In der Typenbeschreibung dürfen mehrere Varianten/Versionen in den Betriebserlaubnissen nicht in eine Ausführung gemäß Typenbeschreibung zusammengefasst werden; bei Abänderungen der Typenbeschreibung aufgrund der Änderungen an einer genehmigten Type sind die Änderungen gegenüber der vorhergegangenen Typenbeschreibung deutlich zu kennzeichnen. Ein Verweis auf frühere Typenbeschreibungen ist unzulässig. Bei jeder Änderung an einer genehmigten Type ist dem Antrag eine gesamte, konsolidierte Fassung der Typenbeschreibung mit Ausnahme unveränderter Anlagen anzuschließen,
2. Nachweise laut der zutreffenden Anlage 3e bis 3i. Soll die Prüfung eines der in diesen Anlagen genannten Themenbereichs im Zuge der Typenprüfung vom/von den Sachverständigen für die Typenprüfung geprüft werden, so ist die Typenbeschreibung gemäß Z 1 so weit zu ergänzen, dass die Prüfung durch den/die Sachverständigen durchgeführt werden kann. Werden als Nachweise eine EU-Betriebserlaubnis oder eine Genehmigung nach ECE vorgelegt, müssen diese den vollständigen nach der jeweiligen Richtlinie oder ECE-Regelung vorgesehenen Beschreibungsbogen enthalten. Liegt von einer EU-Betriebserlaubnis oder einer Genehmigung nach einer ECE-Regelung bereits eine Erweiterung vor und enthält diese nicht den gesamten Beschreibungsbogen, sind die vorhergehenden Genehmigungen so weit beizulegen, dass sich ein vollständiger Beschreibungsbogen ergibt,
3. die zulassungsrelevanten Daten für jede Ausführung gemäß Anlage 4 nach einem vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie genehmigten Muster. Diese Daten können in elektronischer Form in einem vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie genehmigten Datenformat beigebracht werden. Ist der Antragsteller gemäß § 30a Abs. 7 KFG 1967 dazu ermächtigt, Genehmigungsdaten in die Datenbank einzugeben bzw. kommt der Verpflichtung des § 47 Abs. 4b KFG 1967 nach und die Anzahl der Ausführungen gemäß Typenbeschreibung ist größer als 20, kann die Anzahl der Ausführungen, für die die zulassungsrelevanten Daten anzugeben sind so bemessen werden, dass alle in der Typenbeschreibung enthaltenen und in der Anlage 4 mit der Anmerkung „TB“ versehenen Angaben mindestens einmal in den zulassungsrelevanten Daten enthalten sind, und
4. ein vollständig und fehlerfrei ausgefülltes Muster eines Typenscheines.

(3) Wenn im Zuge der Typenprüfung Sachverhalte festgestellt werden, die in direktem Zusammenhang mit der Verkehrs- und Betriebssicherheit oder den Auswirkungen auf die Umwelt stehen, oder wenn sonstige Bedenken bestehen, hat der Antragsteller über Aufforderung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie besondere Nachweise oder Befunde beizubringen.

(4) Der Antrag soll einschließlich der in den Abs. 2 und gegebenenfalls Abs. 3 anzuschließenden Unterlagen in elektronischer, vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie genehmigter Form eingebracht werden. Enthält eine Datei eine Betriebserlaubnis oder eine Genehmigung nach einer ECE-Regelung, muss der Dateinamen einen eindeutigen Bezug zur Genehmigungsnummer beinhalten. Die Typenbeschreibung und die zulassungsrelevanten Daten sind spätestens zu Beginn der Typenprüfung, das Typenscheinmuster spätestens vor der Genehmigung in Papierform beizubringen. Die Beilagen ge-

mäß Abs. 2 und gegebenenfalls Abs. 3 sind im Zuge der Typenprüfung nach Aufforderung umgehend in Papierform zur Verfügung zu stellen.“

34. § 20a lautet:

„§ 20a. (1) Die jeweiligen Vorschriften dieser Verordnung gelten als erfüllt, wenn das Fahrzeug anstelle der Vorschriften dieser Verordnung die entsprechenden harmonisierten Vorschriften der Einzelrichtlinien erfüllt, die im

- Anhang IV der Richtlinie 70/156/EWG, oder im
- Anhang II der Richtlinie 2003/37/EG, oder im
- Anhang II, Teil 2 der Richtlinie 2002/24/EG

genannt werden.

(2) Wird auf eine Einzelrichtlinie Bezug genommen, so gelten hinsichtlich einzelner Genehmigungsgegenstände Genehmigungen nach den einschlägigen ECE-Regelungen in der von der Richtlinie geforderten Fassung als gleichwertig mit einer Genehmigung nach der Einzelrichtlinie.“

35. § 20b samt Überschrift entfällt.

36. § 21a Abs. 2, Abs. 3 und Abs. 4 lauten:

„(2) Der Typenschein muss mindestens folgende Inhalte in deutscher Sprache aufweisen:

1. die Seite 1 gemäß der auf das Fahrzeug zutreffenden Anlage 4a oder 4b,
2. die für das Fahrzeug zutreffenden zulassungsrelevanten Daten nach Anlage 4; die Daten der „Übereinstimmungsbescheinigung, Seite 1“ gemäß Anlage 4 müssen nicht wiederholt werden, wenn diese bereits auf Seite 1 angegeben wurden, und
3. zusätzliche fahrzeugspezifische Angaben, sofern diese bescheidmäßig vorgeschrieben wurden.

(3) Handschriftliche Eintragungen auf dem Typenschein, die nicht von Behörden vorgenommen werden, sind nur vor der erstmaligen Zulassung des Fahrzeuges, wenn vorgedruckte Typenscheine verwendet werden, für folgende Eintragungen zulässig: Daten des Käufers, Datum der Ausstellung des Typenscheins, Nummer des Typenscheins, Fertigung durch den Aussteller des Typenscheins, Fahrgestellnummer und gegebenenfalls der Motornummer. Eine Eintragung dieser Daten durch andere Personen als den Aussteller des Typenscheins selbst ist mit Ausnahme der Daten des Käufers unzulässig. Als Datum der Ausstellung des Typenscheins ist der Tag anzusehen, an dem vom Aussteller des Typenscheins die Fahrgestellnummer in den Typenschein eingetragen wird. Bei individuell für jedes Fahrzeug angefertigten Typenscheinen ist das Druckdatum des Typenscheins als Datum der Ausstellung einzutragen.

(4) Bei individuell für jedes Fahrzeug mit einem EDV-System angefertigten Typenscheinen sind die Bestimmungen des § 21c Abs. 2 bis 7 sinngemäß anzuwenden.“

37. § 21c samt Überschrift lautet:

„Anforderungen an das System für die Eingabe von Genehmigungsdaten oder Typendaten

§ 21c. (1) Das System zur Eingabe und Übermittlung der Genehmigungsdaten oder Typendaten in die Genehmigungsdatenbank muss bei den entsprechend ermächtigten Herstellern, bzw. deren gemäß § 29 Abs. 2 KFG 1967 Bevollmächtigten, zumindest folgenden Anforderungen genügen:

1. das EDV-System muss bezüglich Datensicherheit (Datensicherung, Zugriffssicherheit, Virenschutz) dem Stand der Technik entsprechen und vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie genehmigt sein. Voraussetzung für diese Genehmigung ist auch die Zustimmung des Betreibers der Typendatenbank;
2. Die Person, die gegenüber dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als für die Übermittlung der Genehmigungsdaten oder Typendaten verantwortlich genannt ist, muss hinsichtlich der eingegebenen Daten innerhalb der Organisation des Herstellers, bzw. dessen gemäß § 29 Abs. 2 KFG 1967 Bevollmächtigten, hinsichtlich der einzugebenden Daten weisungsfrei gestellt sein.

(2) Die Schnittstelle für die manuelle Erfassung der Daten muss in der Lage sein, alle durch Berechnung erkennbaren Eingabefehler anzuzeigen, die Anlage von Typendatensätzen oder Musterdatensätzen für Genehmigungsdaten durch Kopieren gesamter Datensätze mit Ausnahme der Übernahme von ungedruckt geänderten Datensätzen für Fahrzeuge gleicher Type/Variante/Version, bei denen sich lediglich die Nummer der Erweiterung einer Betriebserlaubnis oder Typengenehmigung ändert, zu verhindern. Die Genehmigungsdaten oder Typendaten sind bei manueller Eingabe durch den Hersteller, bzw. dessen gemäß § 29 Abs. 2 KFG 1967 Bevollmächtigten von der gegenüber der Typengenehmigungsbehörde genannten Per-

son in das Datensystem einzugeben und anschließend von mindestens einer zweiten fachkundigen Person zu verifizieren und zu bestätigen.

(3) Der Teil der Genehmigungsdaten oder Typendaten, der bereits in deutscher Sprache in den Übereinstimmungsbescheinigungen enthalten ist oder mit länderübergreifenden Codierungen in deutschem Klartext übersetzt wird, darf ohne weitere Eingriffe seitens des Bevollmächtigten automatisationsgestützt vom Fahrzeughersteller übernommen werden, wenn

1. diese Daten unter Anwendung eines geeigneten Qualitätssicherungssystems erstellt wurden, oder
2. diese Daten bereits von einer der Typgenehmigungsbehörde eines anderen Mitgliedsstaates kontrolliert wurden und sichergestellt ist, dass Übertragungsfehler aufgrund unterschiedlicher Datenformate ausgeschlossen sind.

(4) Als Datenquelle für die Datensätze ist der Beschreibungsbogen, bei Fahrzeugen mit nationaler österreichischer Typengenehmigung die Typenbeschreibung heranzuziehen.

(5) Sind im Beschreibungsbogen/Typenbeschreibung für bestimmte Merkmale Wertebereiche und kein konkreter Wert angegeben, in der für das Fahrzeug zutreffenden Übereinstimmungsbescheinigung jedoch ein konkreter Wert, kann dieser in die Genehmigungsdaten eines einzelnen Fahrzeuges übernommen werden. Für Typendaten ist dies unzulässig.

(6) Das System zur Eingabe oder das System zur Übermittlung von Genehmigungsdaten oder Typendaten muss in der Lage sein, die von der Genehmigungsdatenbank zur Kontrolle rückübermittelten Datensätze (Abs. 7) einzusehen und die Datensätze gegebenenfalls korrigiert wieder an die Genehmigungsdatenbank zu übermitteln. In jedem Stadium der Dateneingabe, Datenübermittlung und Kontrolle muss es möglich sein, als Muster gekennzeichnete Ausdrücke des Datensatzes anzufertigen.

(7) Es sind mindestens folgende Kontrollen durchzuführen und zu dokumentieren:

1. der erste übertragene Genehmigungsdatensatz oder Typendatensatz jeder Type;
2. die Prüfungen nach Z 1 sind nach jeder Änderung der Daten oder der Datenquelle zu wiederholen;
3. zusätzlich für jede Type eines Fahrzeuges mindestens folgende Anzahl an zufällig ausgewählten übertragenen Genehmigungsdatensätzen bzw. Typendatensätzen:
 - bis 32 Datensätze jährlich: alle
 - 33 bis 500 Datensätze jährlich: 32 jährlich
 - 501 bis 3200 Datensätze jährlich: 125 jährlich
 - 3201 bis 10000 Datensätze jährlich: 200 jährlich
 - 10001 bis 35000 Datensätze jährlich: 315 jährlich
 - 35001 bis 150000 Datensätze jährlich: 500 jährlich.

Die Prüfungen der Datensätze gemäß Z 1 bis Z 3 sind von gegenüber der Typengenehmigungsbehörde genannten Personen durchzuführen. Werden Fehler in einem der kontrollierten Datensätze festgestellt, ist die Übertragung von Datensätzen umgehend einzustellen und darf erst dann wieder aufgenommen werden, wenn sichergestellt ist, dass die Datensätze wieder fehlerfrei übertragen werden. Es ist festzustellen, welche bereits übertragenen Datensätze fehlerhaft sind. Diese Datensätze sind vom Hersteller bzw. dessen Bevollmächtigtem sofort zu sperren. Sind bereits Fahrzeuge mit fehlerhaften Daten zugelassen, ist vom Hersteller, bzw. dessen gemäß § 29 Abs. 2 KFG 1967 Bevollmächtigtem, sicher zu stellen, dass die Daten in der Datenbank und in allen bereits ausgestellten Dokumenten (Typenschein, Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II) richtiggestellt werden. Die Art und Anzahl der Fehler und die davon betroffenen Datensätze sind einschließlich der Fehlerursache und der getroffenen Maßnahmen zur Fehlerbehebung und zur Vermeidung zukünftiger Fehler dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu melden. Werden Fehler in einem Datensatz festgestellt, ist die Anzahl der gemäß Z 3 zu kontrollierenden Datensätze jeweils zu verdoppeln. Werden 24 Monate lang keine Fehler festgestellt, kann die Anzahl der zu kontrollierenden Datensätze jeweils halbiert werden. Die Anzahl der zu kontrollierenden Datensätze darf jedoch die Hälfte der in Z 4 angeführten Werte nicht unterschreiten.“

38. § 21d samt Überschrift entfällt.

39. § 22a Abs. 1 Z 1 lit. b lautet:

- „b) von Rädern und Reifen gegen eine andere als im Typenschein oder im Bescheid über die Einzelgenehmigung angegebene Dimension oder Art, wenn der Zulassungsbesitzer über den Nachweis verfügt, dass diese Dimension oder Art von Rädern oder Reifen bereits in einem Verfahren nach § 32 oder § 33 KFG 1967 als für die Type und Ausführung des Fahrzeuges geeignet erklärt wurde, sofern die in diesem Verfahren vorgeschriebenen Auflagen beim An-

bringen dieser Räder oder Reifen eingehalten wurden und dabei keine Änderungen am Fahrzeug beim Anbringen der Räder und Reifen erforderlich sind.“

40. § 22a Abs. 1 Z 2 lit. d lautet:

„d) einem Paar Tagfahrleuchten an Kraftwagen gemäß § 14 Abs. 2 KFG 1967,“

41. § 22a Abs. 1 Z 2 lit. n lautet:

„n) Austauschkatalysatoren, wenn diese dem Anhang XIII der Richtlinie 70/220/EWG, oder der ECE-Regelung Nr. 103, oder hinsichtlich der Fahrzeuge der Klasse L dem Kapitel 5 der Richtlinie 97/24/EG in der Fassung 2005/30/EG entsprechen,“

42. Nach § 22b wird folgender § 22c samt Überschrift eingefügt:

„Ausnahmeverordnung

§ 22c. Im Sinne des § 34 Abs. 6 KFG 1967 wird abweichend von § 4 Abs. 7a KFG 1967 für Omnibusse mit Omnibusanhängern, die im Linienverkehr eingesetzt werden, für den Zeitraum von 1. Jänner 2006 bis 31. Dezember 2010 auf bestimmten Strecken als größte Länge 24 m festgelegt, sofern sich die dafür geeignete Strecke (Straßeneignung im Sinne des § 13 KfLG) aus der Kraftfahrlinien-Konzession ergibt oder vom Landeshauptmann unter sinngemäßer Anwendung der Bestimmungen des § 104 Abs. 9 KFG 1967 festgelegt worden ist. Beim Betrieb eines solchen Kraftwagenzuges sind folgende Auflagen zu beachten:

1. der Fahrgastraum des Omnibusanhängers muss mittels Kamera vollständig überblickt werden können. Die Übertragung muss auf einem Monitor am Armaturenbrett im Bus dauernd überwacht werden können;
2. die rechte Seite und die rechte hintere Ecke des Anhängers muss mit Kameras dauernd überblickt werden können und bei Dunkelheit gut ausgeleuchtet sein;
3. am Heck des Anhängers muss die Gesamtlänge des Kraftwagenzuges mit einer Schriftgröße von mindestens 12 cm angegeben sein.“

43. §§ 25a und 25b samt Überschriften entfallen.

44. Nach § 41 Abs. 3 wird folgender Abs. 4 angefügt:

„(4) Kraftfahrzeuge der Klasse M3 mit mehr als 22 Sitzplätzen für beförderte Personen, die für die Benutzung im städtischen Verkehr (Stadtbusse) bestimmt sind, müssen für Personen mit eingeschränkter Mobilität, einschließlich Rollstuhlfahrer, gemäß den technischen Vorschriften des Anhangs VII der Richtlinie 2001/85/EG zugänglich sein.“

45. § 50 samt Überschrift entfällt.

46. In § 52 Abs. 4 wird folgender Satz angefügt:

„Für Ladeflächen an anderen als landwirtschaftlichen Zugmaschinen finden die Bestimmungen des Abs. 10 Z 2 sinngemäße Anwendung.“

47. In § 52 Abs. 5 lit. c wird im ersten Satz der Ausdruck „auffälliger Farbe“ durch den Ausdruck „reflektierenden Warnmarkierungen“ ersetzt.

48. In § 54a Abs. 2 lautet der 2. Satz:

„Dies gilt jedoch nicht, wenn die Ausführungen im Rahmen einer EU-Betriebserlaubnis nach der Richtlinie 92/61/EWG oder nach der Richtlinie 2002/24/EG genehmigt worden sind.“

49. In § 54a Abs. 9 lautet der 1. Satz:

„Kraftfahrzeuge der Klasse L müssen an einer leicht zugänglichen Stelle mit einem fest angebrachten Fabrikschild versehen sein.“

50. In § 54a Abs. 10 lautet der 1. Satz:

„Kraftfahrzeuge der Klasse L müssen mit einem Geschwindigkeitsmesser ausgerüstet sein.“

51. § 64b Abs. 3 lautet:

„(3) Die theoretische Ausbildung für alle Klassen von Lenkberechtigungen hat nach dem in der Anlage 10a enthaltenen Lehrplan im Ausmaß der dort jeweils angegebenen Mindestunterrichtszeiten zu erfolgen. Lehrvorträge sind durch Vorführungen und Übungen, insbesondere auch anhand geeigneten

Anschauungsmaterials und geeigneter Modelle (§ 64a Abs. 3) zu ergänzen. Zu verschiedenen Themen wie zB Geschwindigkeit, Abstand, Verwendung der Sicherheitsgurte oder Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit sind geeignete, bewusstseinsbildende Filme vorzuführen und deren Inhalte mit den Fahrschülern zu diskutieren und aufzuarbeiten. Dafür sind insgesamt mindestens zwei Unterrichtseinheiten aufzuwenden. Pro Tag dürfen nicht mehr als vier Unterrichtseinheiten zu je 50 Minuten vermittelt werden. Die Fahrprüfung darf frühestens erst nach 14 Kalendertagen ab dem Beginn der Ausbildung abgelegt werden, wobei am Tag der Fahrprüfung kein Unterricht mehr stattfinden darf. Versäumt ein Fahrschüler einzelne Unterrichtseinheiten aus entschuldigen Gründen, so können ihm die versäumten Lehrinhalte auch in Form von Einzelunterricht vermittelt werden. Dies kann allenfalls auch in kürzerer Zeit (weniger Unterrichtseinheiten) erfolgen, ist aber jedenfalls in den zu führenden Aufzeichnungen festzuhalten und zu begründen.“

52. § 64b Abs. 5 und Abs. 6 lauten:

„(5) Die praktische Ausbildung hat durch Lenken eines Kraftfahrzeuges unter Aufsicht eines Besitzers eines Fahrlehrerausweises zu erfolgen

1. für die Klasse A auf einem Motorrad nach dem in der Anlage 10b enthaltenen Lehrplan;
2. für die Klasse B nach dem in der Anlage 10c enthaltenen Lehrplan und
3. für die Klasse C/C1 sowie C+E/C1+E nach dem in der Anlage 10g enthaltenen Lehrplan.

Sie hat jedenfalls Nachtfahrten, Fahrten im Ortsgebiet mit starkem Verkehr (städtisches Gebiet) und Fahrten im Schnellverkehr (wie Autobahn, Autostraße) zu umfassen. Erfolgt die Ausbildung für mehrere Klassen gleichzeitig, so ist es ausreichend, wenn die Nachtfahrten nur hinsichtlich einer Klasse durchgeführt werden. Nachtfahrten sind bei Ausdehnungen nicht erforderlich. Bei der Ausbildung mit Kraftwagen darf ein Fahrlehrer gleichzeitig immer nur einen Fahrschüler ausbilden. Pro Tag dürfen Fahrschülern beim Lenken eines Kraftfahrzeuges nicht mehr als vier Unterrichtseinheiten vermittelt werden.

(6) Die Mindestdauer der praktischen Ausbildung beträgt für:

1. Klasse A auf einem Motorrad 12 Unterrichtseinheiten (UE), wobei mindestens 8 UE davon auf Straßen mit öffentlichem Verkehr durchzuführen sind,
2. Klasse B
 - a. Vorschulung 3 UE,
 - b. Grundschulung 3 UE,
 - c. Hauptschulung je nach Können und Fortschritt des Fahrschülers,
 - d. Perfektionsschulung 5 UE, einschließlich Sonderfahrten im Ausmaß von 3 UE (die Sonderfahrten umfassen jeweils 1 UE Nachtfahrt, 1 UE Autobahnfahrt und 1 UE Überlandfahrt),
 - e. Prüfungsvorbereitung 1 UE,
3. Klassen B und B+E zusätzlich zur Klasse B 2 UE B+E
4. Klassen B und C/C1 20 UE, davon 8 B, 12 C/C1
5. Klassen B und C/C1+E 22 UE, davon 8 B, 10 C, 4 E
6. Klassen B und D 20 UE, davon 8 B, 12 D
7. Klassen B und C/C1 und D 26 UE, davon 8 B, 10 C/C1, 8 D
8. Klassen B und C/C1 +E und D 28 UE, davon 8 B, 8 C/C1, 8 D, 4 E
9. Klasse F 4 UE.

Mit der praktischen Ausbildung für die Klassen C, D oder die Unterklasse C1 darf erst nach Abschluss der Vorschulung (3 UE) und der Grundschulung (3 UE) für die Klasse B begonnen werden. Dabei ist jedenfalls auch eine Sonderfahrt durchzuführen. Die Abschlussausbildung für die Klasse B im Ausmaß von 2 Unterrichtseinheiten, die jeweils 1 UE Nachtfahrt und 1 UE Autobahnfahrt zu umfassen hat, hat nach Beendigung der praktischen Ausbildung für die Klassen C, D oder die Unterklasse C1 zu erfolgen. Anstelle der Hauptschulung für die Klasse B in der Fahrschule können auch Übungsfahrten gemäß § 122 KFG 1967 absolviert werden.“

53. § 65b samt Überschrift lautet:

„Mindestschulung

§ 65b. (1) Im Rahmen der Mindestschulung in einer Fahrschule in Verbindung mit Übungsfahrten mit einem privaten Begleiter sind

1. eine theoretische Schulung im Ausmaß von mindestens 8 Unterrichtseinheiten (UE),
2. eine theoretische Einweisung gemeinsam mit dem Begleiter im Ausmaß von 1 UE und
3. eine praktische Ausbildung im Ausmaß von mindestens 12 Unterrichtseinheiten

zu absolvieren. § 64b Abs. 3 und 5 gelten sinngemäß.

(2) In der theoretischen Schulung sind die theoretischen Grundlagen zum Praktikum und für das Verhalten im Verkehr zu vermitteln, insbesondere

1. Wahl der Fahrgeschwindigkeit, wie Sicherheitsabstand, Annäherung an Kreuzungen, Kurvenfahren
2. Fahren auf Gefahrensicht, wie Reaktionszeit, Reaktionsweg, Gefahrenstellen, Entfernungsschätzungen
3. Überholen, wie Faktoren für Überholmanöver, Einflüsse von Beladung und Anhängern
4. Partnerkunde, wie Partner im Verkehr, wahrnehmbare und hinweisende Signale von Partnern
5. Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit des Lenkers, wie Alkohol, Drogen, Medikamente, Erregung, Ermüdung, Auswirkungen
6. Erarbeiten von Entscheidungen zu verschiedenen Verkehrssituationen
7. Gefahrenlehre
8. Verhalten auf Straßen im Ortsgebiet, auf Freilandstraßen und auf Autobahnen.

(3) Die praktische Ausbildung besteht aus folgenden Teilen jeweils mindestens im Ausmaß der angegebenen Unterrichtseinheiten (UE):

1. Vorschulung 3 UE
2. Grundschulung 3 UE
3. Beobachtungsfahrt gemeinsam mit dem Begleiter nach mindestens 1 000 gefahrenen km 1 UE
4. Perfektionsschulung 4 UE, einschließlich Sonderfahrten im Ausmaß von 2 UE (die Sonderfahrten umfassen jeweils 1 UE Nachtfahrt und 1 UE Autobahnfahrt),
5. Prüfungsvorbereitung 1 UE

Die Beobachtungsfahrt dürfen nur Fahrerschullehrer oder Fahrlehrer durchführen, die die besondere Qualifikation gemäß § 7 der Verordnung über die vorgezogene Lenkberechtigung für die Klasse B (FSG-VBV), BGBl. II Nr. 54/1999, in der Fassung BGBl. II Nr. 496/2002, aufweisen.“

54. § 67 samt Überschrift lautet:

„Tarif der Bundesanstalt für Verkehr für nicht dem Bund erbrachte Leistungen

§ 67. Für Leistungen der Bundesanstalt für Verkehr, die nicht für den Bund erbracht werden, gebühren diesem im Sinne des § 131 Abs. 5 KFG 1967 eine Vergütung für den Sachaufwand und eine Vergütung in der Höhe eines Bauschbetrages. Der Sachaufwand ist auf Grund einer betriebswirtschaftlichen Kalkulation für die bei der Prüfung verwendeten Einrichtungen zu ermitteln. Der Bauschbetrag beträgt für je ein zur Durchführung der Prüfung notwendiges fachlich geschultes Organ für jede angefangene halbe Stunde 25,- Euro.“

55. Dem § 69 werden nach Abs. 16 folgende Abs. 17, 18, 19, 20, 21, 22 und 23 angefügt:

„(17) § 1d Abs. 9 in der Fassung BGBl. II Nr. xxx gilt nicht für Austauschkatalysatoren, die bereits vor dem 18. Mai 2006 genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen.“

(18) § 1i Abs. 2, § 3 Abs. 3, § 7b, § 41 Abs. 4 und § 52 Abs. 4, jeweils in der Fassung BGBl. II Nr. 412/2005 gelten nicht für Fahrzeuge, die bereits vor In-Kraft-Treten dieser Bestimmung genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen. § 4 Abs. 3a, 3b und 3c in der Fassung BGBl. II Nr. 412/2005 gelten nicht für Reifen, die bereits vor In-Kraft-Treten dieser Bestimmung genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen.

(19) § 17b Abs. 1 in der Fassung BGBl. II Nr. 412/2005 gilt nicht für Fahrzeuge, die vor dem 1. Juli 2006 bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen. Solche Fahrzeuge dürfen nach dem 31. Dezember 2008 aber nicht mehr erstmals zum Verkehr zugelassen werden. Elektrische/elektronische Unterbaugruppen, Teile und Ausrüstungsgegenstände, die unter die Bestimmungen des § 17b Abs. 4 in der Fassung BGBl. II Nr. 412/2005 fallen, dürfen nach dem 31. Dezember 2007 nicht mehr feilgeboten werden, wenn sie nicht den Bestimmungen der Richtlinie 72/245/EWG in der Fassung 2004/104/EG entsprechen.

(20) § 17i in der Fassung BGBl. II Nr. 412/2005 gilt nicht für Fahrzeuge, die vor dem 1. Jänner 2006 bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen. Solche Fahrzeuge dürfen nach dem 31. Dezember 2006 aber nicht mehr erstmals zum Verkehr zugelassen werden.

(21) § 18a in der Fassung BGBI. II Nr. 412/2005 gilt nicht für Fahrzeuge, die vor dem In-Kraft-Treten dieser Bestimmung bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen.

(22) § 64b Abs. 6 und § 65b, jeweils in der Fassung BGBI. II Nr. 412/2005, sind auf die Ausbildung von Fahrschülern anzuwenden, die den Antrag auf Erteilung einer Lenkberechtigung nach dem 31. Dezember 2005 bei der Behörde eingebracht haben. Für Fahr Schüler, die den Antrag auf Erteilung einer Lenkberechtigung vor dem 1. Jänner 2006 bei der Behörde eingebracht haben, gelten die bisherigen Vorschriften.

(23) Anlage 1 Tabelle III Z 4 in der Fassung BGBI. II Nr. 412/2005 gilt nicht für Motoren, die vor dem 31. Dezember 2005 bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen.

(24) Anlage 1 Tabelle III Z 5 in der Fassung BGBI. II Nr. 412/2005 gilt nicht für Fahrzeuge, die vor dem 9. März 2006 bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen.“

56. Dem § 70 wird nach Abs. 7 folgender Abs. 8 angefügt:

„(8) Es treten in Kraft:

1. Anlage 1 Tabelle III Z 4 in der Fassung BGBI. II Nr. 412/2005 mit 31. Dezember 2005.
2. § 1k, § 17i, § 20, § 64b Abs. 6, § 65b, Anlagen 4c, 4d und 4e, jeweils in der Fassung BGBI. II Nr. 412/2005 mit 1. Jänner 2006. Anlage 10f tritt mit Ablauf des 31. Dezember 2005 außer Kraft.
3. § 52 Abs. 5 lit. c in der Fassung BGBI. II Nr. 412/2005 mit 1. März 2006.
4. Anlage 1 Tabelle III Z 5 und Fußnote 6 der Anlage 1 Tabelle III, jeweils in der Fassung BGBI. II Nr. 412/2005 mit 9. März 2006.
5. § 1d Abs. 9 in der Fassung BGBI. II Nr. 412/2005 mit 18. Mai 2006.
6. § 17b Abs. 1 und Abs. 4, jeweils in der Fassung BGBI. II Nr. 412/2005 mit 1. Juli 2006.
7. § 21a Abs. 2 bis Abs. 4, § 21c sowie Anlagen 4, 4a und 4b, jeweils in der Fassung BGBI. II Nr. 412/2005 mit 1. Juli 2007. Anstelle der für das Fahrzeug zutreffenden technischen Daten gemäß Anlage 3d/1 (§ 21a Abs. 3 Z 2) in der Fassung des BGBI. II Nr. 308/1999, können ab dem 1. Jänner 2006 die für das Fahrzeug zutreffenden Inhalte der Anlage 4 verwendet werden. § 21d sowie die Anlagen 3d, 3d/1 und 3d/2 treten mit Ablauf des 30. Juni 2007 außer Kraft.“

57. In der Anlage 1 Tabelle 1 wird unter Z 1.2 der Wert für die Summe HC+Nox von „1,2“ durch den Wert „2,4“ ersetzt.

58. In der Anlage 1 Tabelle 3 wird unter Z 4 nach der Richtlinienbezeichnung „2000/25/EG“ die Richtlinienbezeichnung „i.d.F. 2005/13/EG“ eingefügt.

59. In der Anlage 1 Tabelle 3 wird unter Z 5 nach der Richtlinienbezeichnung „72/306/EWG“ die Richtlinienbezeichnung „i.d.F. 2005/21/EG“ eingefügt.

60. In der Anlage 1 Tabelle 3 lautet die Fußnote 6:

„6) bzw. 72/306/EWG idF. 2005/21/EG alternativ“

61. Die Anlagen 3d, 3d/1 und 3d/2 entfallen.

62. Nach der Anlage 3l werden folgende Anlagen 4, 4a, 4b, 4c, 4d und 4e eingefügt: (siehe Anlagen)

63. Die Anlagen 5a und 5b entfallen.

64. Die Anlage 10f entfällt.

Gorbach