

Entwurf einer Regierungsvorlage an das Parlament über die Änderung des Fahrzeug- und Führerscheingesetzes und einiger damit verbundener Gesetze

HAUPTINHALT DES ENTWURFS

Durch diesen Entwurf werden Bestimmungen des Fahrzeuggesetzes, Führerscheingesetzes, Straßenverkehrsgesetzes, Kfz-Steuergesetzes, Zulassungssteuergesetzes, des Gesetzes über Kraftstoffzuschläge und des Umsatzsteuergesetzes geändert.

Das Ziel des Entwurfs besteht darin, durch die Einführung einer neuen Fahrzeuggruppe insbesondere Jugendlichen im Alter von 15-17 Jahren eine neue Art der Fortbewegung zu ermöglichen. Jugendliche sind sehr mobil und nutzen zur Fortbewegung oft ein Moped oder Mopedauto. Mit dem Leichtfahrzeug würde eine neue Alternative zu diesen eingeführt. Darüber hinaus besteht der Zweck des Entwurfs insbesondere in der Erhöhung der Verkehrssicherheit von Jugendlichen.

Im Rahmen des Entwurfs würde eine neue Fahrzeuggruppe geschaffen, die der Leichtfahrzeuge. Dabei handelt es sich um Fahrzeuge der Klasse T, für die Pkw so umgebaut wurden, dass ihre Geschwindigkeit auf 45 km/h begrenzt ist. Leichtfahrzeuge dürften mit dem AM-Führerschein gefahren werden, genauso wie Mopedautos.

Die Änderung soll im November 2019 in Kraft treten.

ALLGEMEINE BEGRÜNDUNGEN

1 Heutige Situation

Die Mobilität der Jugendlichen

Im Jahr 2010 wurden ca. 220 000 Mopeds und 4 300 Mopedautos im Verkehr genutzt. Die entsprechenden Zahlen für 2017 lagen bei 161 000 bzw. 8 100 Stück. Jugendliche benutzen Mopeds bzw. Scooter hauptsächlich für vier Arten von Fahrten: Fahrten zum Besuch von Freunden, Fahrten zur Schule bzw. zum Studienplatz, Fahrten zum Vergnügen und Fahrten zu Hobbies. Mopedautos werden für Fahrten zur Schule und zum Studienplatz, Besuchsfahrten und Fahrten zu Hobbies genutzt. Mit Mopedautos werden mehr Einkaufs- und Besorgungsfahrten gemacht als mit Mopeds.

Gegenwärtig fahren Jugendliche werktags durchschnittlich ca. 37 Kilometer pro Person. Auf den öffentlichen Personenverkehr entfällt davon ein Anteil von ca. 12 km (32 %) und auf Fahrten als Mitfahrer in einem Pkw ein Anteil von 17 km (45 %). Mit Mopeds werden täglich ca. 2,8 km/Person (7,7 %) gefahren und mit Mopedautos 1,4 km/Person (3,8 %). Neben Mopedautos hat in letzter Zeit unter Jugendlichen auch die Nutzung von Traktor-Quads zugenommen. Das Traktor-Quad hat Mopedautos bereits zu einem gewissen Grad ersetzt, da seine Preise gegenüber dem Mopedauto konkurrenzfähig gewesen sind.

Laut Daten des Kfz-Versicherungszentrums kam es im Jahr 2008 bei Mopedautos zu 173 Verkehrsunfällen und 9 von ihnen führten zu Personenschäden. Dementsprechend kam es im Jahr 2009 zu 335 Unfällen, von denen 22 zu Personenschäden führten. In den Jahren 2011-2015 kam es pro Jahr zu durchschnittlich 1 004 Verkehrsunfällen von Mopedautofahrern. Davon waren durchschnittlich 185 mit einem Personenschaden verbunden. Der Anstieg der Zahl der Mopedautos hat auch zu einem Anstieg der Unfallzahlen geführt.

Klassifizierung der Fahrzeuge

Die Klassifizierung der Fahrzeuge ist auf EU-Ebene im Rahmen der so genannten Rahmenvorschriften über die Verwaltungsvorschriften für die Typgenehmigung von Fahrzeugen festgelegt. Die Klassifizierung von Fahrzeugen der Klasse T beruht auf der Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Genehmigung und Marktüberwachung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen (Nr. 167/2013). Der Zweck der Verordnung besteht in der Festlegung harmonisierter Vorschriften für das Inverkehrbringen und die Marktüberwachung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen.

Die Verordnung gilt nicht für die Einzelgenehmigung von Fahrzeugen. Die diesbezüglichen Verfahren unterliegen den nationalen Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten. Die Mitgliedstaaten haben zudem einen erheblichen Handlungsspielraum, da in Bezug auf diese Fahrzeuge keine einheitlichen verwaltungsbezogenen und technischen Anforderungen festgelegt wurden. Auf nationaler Ebene wird dieser Handlungsspielraum im Zusammenhang mit Traktoranhängern genutzt. Bei diesen sind die technischen Anforderungen etwas weniger streng als bei typgenehmigten Produkten, und vor ihrer Nutzung im Verkehr ist kein gesondertes Genehmigungsverfahren erforderlich.

Die technischen Anforderungen an Traktoren und ihre Anhänger werden auf nationaler Ebene genauer in der auf der Grundlage des Fahrzeuggesetzes (1090/2002) erlassenen Vorschrift des

Amts für Verkehrssicherheit festgelegt (TRAFI/26407/03.04.03.00/2015: Aufbau und Ausrüstung von Traktoren, Kraftarbeitsmaschinen und Geländefahrzeugen, deren Anhängern, Anhängervorrichtungen, die für die Verbindung mit anderen Fahrzeugen als PKW bestimmt sind, sowie von Tieren gezogenen Fahrzeugen).

Führerscheinvorschriften

Die Anforderungen an Führerscheine und ihren Erwerb werden im Führerscheingesetz (386/2011) und in der Verordnung des Staatsrats in Bezug auf Führerscheine (423/2011) festgelegt. Die nationalen Rechtsvorschriften müssen im Einklang mit den Mindestvoraussetzungen der EU-Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über den Führerschein (*Führerscheinrichtlinie*) stehen, mit Ausnahme der Anforderungen in Bezug auf Traktorführerscheine und ihre Klassifizierung, die Fahrprüfungen und die Erteilung des Führerscheins. Die Vorschriften in Bezug auf Traktorfahrer sind nicht in den EU-Rechtsvorschriften enthalten.

Internationaler Vergleich

In Schweden darf ein Auto bei Erfüllung bestimmter technischer Bedingungen zu einem Traktor, welcher der Fahrzeugklasse der A-Traktoren angehört, umgebaut werden. Genauere Auflagen werden im Rahmen einer behördlichen Vorschrift festgelegt (VVFS 2003:19, *Vägverkets föreskrifter om bil ombyggd till traktor samt bil ombyggd till motorredskap klass II*). Die bauartbedingte Geschwindigkeit des Fahrzeugs ist auf 30 km/h zu drosseln und die Übersetzungsverhältnisse des Getriebes müssen so ausgelegt sein, dass das Fahrzeug im ersten Gang eine Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h erreicht. Die tragende Struktur ist so zu ändern, dass das Fahrzeug offensichtlich nicht mehr zur Personenbeförderung geeignet ist. Neben dem Fahrer darf sich jedoch ein Sitzplatz befinden.

In der Praxis bedeuten diese Anforderungen, dass der Umbau nur bei einer begrenzten Anzahl von Fahrzeugen durchgeführt werden kann. Hinsichtlich des Alters des Fahrzeugs bestehen keine Einschränkungen und tatsächlich ist ein Großteil der registrierten A-Traktoren alt. Zusätzlich zu den A-Traktoren werden im Verkehr auch ältere, vor dem 1.4.1975 gebaute Fahrzeuge genutzt, die der Fahrzeugklasse der EPA-Traktoren angehören.

Für das Fahren eines A-Traktors ist wie bei Mopedautos ein AM-Führerschein erforderlich. Voraussetzung dafür ist ein 12-stündiger Pflichtfahrunterricht mit einem zugelassenen Lehrer. Prüfungsvoraussetzung sind eine Theorieprüfung und ein Alter von 15 Jahren.

Angaben des schwedischen Amts für Verkehrsanalyse (Trafä) zufolge wurden in den Jahren 2012-2016 durchschnittlich 8 700 A-Traktoren im Verkehr genutzt. Die Anzahl der A-Traktoren ist jedoch jährlich um 850-980 Fahrzeuge gestiegen. Das bedeutet, dass im Jahr 2012 6 948 A-Traktoren im Verkehr genutzt wurden, im Jahr 2016 lag ihre Zahl bei 10 601 Stück.

Dem Material des schwedischen Zentralamts für Transport (Transportstyrelsen) zufolge waren in den Jahren 2012-2016 an 337 Unfällen A-Traktoren beteiligt. Bei zwei dieser Unfälle gab es Todesopfer. Bei ca. 3 Unfällen pro Jahr kam es zu schweren Verletzungen und bei ca. 11 zu mittelschweren Verletzungen. Insgesamt nehmen die Polizei bzw. Krankenhäuser jährlich knapp 70 Unfälle im Zusammenhang mit A-Traktoren auf.

Dem Ministerium für Verkehr und Kommunikation ist nicht bekannt, ob in anderen EU-Staaten derzeit entsprechende Lösungen eingesetzt werden. In Deutschland war es noch in den 90er Jahren möglich, einen Pkw auf maximal 30 km/h zu drosseln. Anschließend konnte dieser als Hilfsmittel für Menschen mit eingeschränkter Mobilität eingestuft werden, aber diese Möglichkeit wurde inzwischen abgeschafft.

Der AM-Führerschein in anderen Ländern

Gemäß der Führerscheinrichtlinie liegt die Altersgrenze für den AM-Führerschein bei 16 Jahren, aber sie kann auf höchstens 14 Jahre abgesenkt bzw. auf höchstens 18 Jahre angehoben werden. Die Altersgrenze von 16 Jahren gilt unter anderem in England, Belgien, den Niederlanden und Deutschland. Die Altersgrenze von 15 Jahren, die Schweden mit Finnland teilt, gilt auch in Spanien und Island. In Frankreich liegt die Altersgrenze bei 14 Jahren, in Dänemark bei 18 Jahren. Außerhalb Europas gibt es nur in Kanada eine entsprechende Klasse AM, deren Altersgrenze bei 14 Jahren liegt.

Voraussetzung für den Erwerb des AM-Führerscheins ist im Großteil der oben genannten Länder entweder verpflichtender Fahr- oder Theorieunterricht oder beides. Die umfassendste Unterrichtspflicht besteht in Dänemark. Voraussetzung sind dort 22 Stunden Theorieunterricht und 12 Stunden Fahrunterricht. In den Niederlanden und Spanien hingegen wird überhaupt kein Pflichtunterricht vorausgesetzt.

2 Ziele und wesentliche Vorschläge des Entwurfs

Ziele des Entwurfs

Das Ziel des Entwurfs besteht darin, durch die Einführung einer neuen Fahrzeuggruppe Jugendlichen im Alter von 15-17 Jahren eine neue Art der Fortbewegung zu ermöglichen. Jugendliche sind sehr mobil und nutzen zur Fortbewegung oft ein Moped oder Mopedauto. Mit dem Leichtfahrzeug würde für Jugendliche eine neue Alternative zu diesen eingeführt.

Darüber hinaus besteht der Zweck des Entwurfs insbesondere in der Erhöhung der Verkehrssicherheit von Jugendlichen. Jugendliche bewegen sich oft mit Mopeds und Mopedautos fort, wobei insbesondere die Sicherheit von Mopeds bei Unfällen geringer als bei Pkw ist.

Wesentliche Vorschläge

Im Rahmen des Entwurfs würde eine neue Fahrzeuggruppe geschaffen, die der *Leichtfahrzeuge*. Dabei handelt es sich um Fahrzeuge der Klasse T, für die Pkw so umgebaut wurden, dass ihre Geschwindigkeit begrenzt ist. Aus Gründen der Verkehrssicherheit würden für sie die folgenden Einschränkungen aufgestellt:

Höchstalter des Fahrzeugs

Ein Pkw, der nach dem Jahr 2014 in Betrieb genommen wurde, darf zum Leichtfahrzeug umgebaut werden. Ein Pkw, bei dem seit dem Ende des Jahres der Inbetriebnahme mehr als 10 Jahre vergangen sind, darf jedoch nicht zum Leichtfahrzeug umgebaut werden. Leichtfahrzeuge würden in der Regel von jugendlichen Fahrern benutzt. Neuere Autos sind aufgrund der Entwicklung der Technik und der Vorschriften sicherer und umweltfreundlicher

als ältere Autos. Mit der Beschränkung soll sichergestellt werden, dass gerade diese Fahrer von durchschnittlich neueren und gleichzeitig sichereren und umweltfreundlicheren Fahrzeugen profitieren können. Was die Sicherheit betrifft, so erhöht die Begrenzung neben der Sicherheit des Fahrers und der Mitfahrer auch die Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer. Durch die Kopplung der Beschränkung an das Alter des Fahrzeugs, nicht nur an ein bestimmtes Jahresmodell, wird sichergestellt, dass der Vorteil mit dem Fortschritt der Technik erhalten bleibt.

Eigenmasse

Gemäß dem Entwurf würde die maximal zulässige Eigenmasse eines Leichtfahrzeugs bei 1 500 kg liegen. Mit der Beschränkung würde eine Ausgrenzung von höheren und größeren Autos, die für die Sicherheit von Fußgängern problematisch sind, wie SUVs, angestrebt.

Geschwindigkeitsbegrenzung

Die maximal zulässige bauartbedingte Geschwindigkeit soll auf 45 km/h begrenzt werden. Durch die Geschwindigkeitsbegrenzung sollen sowohl die Unfallrisiken als auch die Folgen eines möglichen Unfalls gemindert werden. Die Geschwindigkeitsbegrenzung hätte außer für die Fahrer und Mitfahrer des Leichtfahrzeugs auch positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit anderer Verkehrsteilnehmer.

Die Geschwindigkeitsbegrenzung müsste so umgesetzt werden, dass die Drosselung nicht einfach zu beseitigen ist, und zudem müsste die Funktionsfähigkeit einfach zu kontrollieren sein. Erfahrungen mit der Drosselung der Geschwindigkeit von Fahrzeugen bestehen unter anderem in Bezug auf Mopeds, Mopedautos und schwere Fahrzeuge. Auf dem Markt sind bereits Geschwindigkeitsbegrenzer erhältlich, die für den Einsatz in Pkw geeignet sind.

Führerschein

Gemäß dem Entwurf darf ein Leichtfahrzeug genauso wie ein Mopedauto mit einem Führerschein der Klasse AM gefahren werden. Damit gilt für das Leichtfahrzeug auch dieselbe Anforderung in Bezug auf die Theorie- und Fahrprüfung wie für das Mopedauto.

Besteuerung

Die derzeitigen verkehrsbezogenen Steuervorschriften gelten größtenteils nicht für in die Klasse T eingetragene Fahrzeuge. Der Ausschluss von Leichtfahrzeugen von der Steuergesetzgebung wäre ein wirtschaftlicher Anreiz, Pkw als Leichtfahrzeuge zuzulassen, was sich negativ auf die Steuereinnahmen des Staates auswirken könnte. Aufgrund des Anreizes dürfte die derzeit geschätzte Anzahl der Leichtfahrzeuge ansteigen.

Gemäß dem Entwurf würden Leichtfahrzeuge wie Pkw besteuert. Die Registrierung eines Fahrzeugs als Leichtfahrzeug würde sich daher nicht auf die erhobene Kfz-Steuer, Zulassungssteuer, den Kraftstoffzuschlag oder den Vorsteuerabzug auswirken. Damit würde der nachteilige Steueranreiz beseitigt und in der Praxis die gerechte steuerliche Behandlung vergleichbarer Fahrzeuge sowie die Steuereinnahmen des Staates sichergestellt. In diesem Fall wäre es auch einfach, ein als Leichtfahrzeug angemeldetes Fahrzeug wieder zurück zum Pkw umzubauen, da mit dieser Maßnahme keine steuerlichen Folgen verbunden wären.

Inspektion und Registrierung

Gemäß dem Entwurf dürfte ein Pkw zum Leichtfahrzeug umgebaut werden. Für den Umbau wurde eine Umbauinspektion vorausgesetzt, bei der überprüft würde, dass das Leichtfahrzeug die einschlägigen Anforderungen in Bezug auf das Fahrzeugalter, die Geschwindigkeitsbegrenzung und die Eigenmasse erfüllt. Die genaueren technischen Anforderungen in Bezug auf die Geschwindigkeitsbegrenzung würden genauso wie die technischen Anforderungen für sonstige Fahrzeuge in einer Vorschrift des Amts für Verkehrssicherheit gemäß § 27 a des Fahrzeuggesetzes festgelegt.

Ein Fahrzeug, das zum Leichtfahrzeug umgebaut werden soll, müsste bereits zuvor als Pkw registriert worden sein. So wird sichergestellt, dass die technischen Daten in Bezug auf das Fahrzeug ordnungsgemäß in das Register aufgenommen werden und das Fahrzeug die hohen Anforderungen in Bezug auf die Verkehrssicherheit und den Umweltschutz erfüllt, die für Pkw gelten. Gleichzeitig können Änderungen in Bezug auf den Umbau im Informationssystem innerhalb des nun vorgeschlagenen Zeitplans vorgenommen werden.

Sonstige Umsetzungsoptionen

Im Zuge der Ausarbeitung wurden auch die folgenden Optionen ermittelt:

Registrierung von Leichtfahrzeugen als gänzlich eigene Klasse

Die Schaffung einer ganz neuen Klasse könnte in Bezug auf die fahrzeugtechnischen Vorschriften theoretisch möglich sein. Die Führerscheintrichtlinie ist jedoch so konzipiert, dass diese Fahrzeuge unter die Bestimmungen für Pkw fallen würden, für die das Mindestalter bei 17 Jahren läge, und daher die gewünschte Änderung praktisch nicht erreicht wird.

Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h

Die Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit würde sich Schätzungen zufolge positiv auf den Verkehrsfluss auswirken. Durch die Anhebung der Geschwindigkeit würde die Popularität von Leichtfahrzeugen leicht steigen und sie könnte zu einer verstärkten Nutzung dieser auf größeren Straßen führen, wodurch die Wirkung in die negative Richtung ausgeglichen würde. Die wichtigste Auswirkung wäre jedoch eine negative Auswirkung auf die Verkehrssicherheit und die als Begründung für die Änderung angeführte Erhöhung der Verkehrssicherheit könnte gänzlich ausbleiben.

Beschränkung des Alters eines Leichtfahrzeugs ausschließlich auf neue Autos

Während der Ausarbeitung wurde auch eine Altersbegrenzung für das Leichtfahrzeug untersucht, derzufolge nur ein Neuwagen zum Leichtfahrzeug umgebaut werden dürfte. Durch diese Einschränkung würden jedoch die Kosten erheblich steigen. Wenn die Kosten wesentlich höher sind als beim Kauf von Mopeds, ist es wahrscheinlich, dass das Leichtfahrzeug hauptsächlich neue oder wenig benutzte Mopedautos ersetzen würde. Da die positiven Auswirkungen der vorgeschlagenen Änderung hauptsächlich durch eine Abkehr von Mopeds entstehen, wäre die Gesamtwirkung der Änderung im Hinblick auf die Verkehrssicherheit gering. In Bezug auf CO₂-Emissionen wären die Auswirkungen negativ, in Bezug auf sonstige Emissionen positiv.

Verzicht auf die Altersgrenze für das Leichtfahrzeug

Die Änderung würde zu einem Anstieg des Alters von Leichtfahrzeugen führen und sie könnte den Erfahrungen in Schweden zufolge zu einem erheblichen Anstieg der Unfallzahlen und Unfallkosten führen. Durch die Änderung würden die Kosten sinken und daher würde wahrscheinlich die Anzahl der Leichtfahrzeuge im Straßenverkehr steigen, was sich positiv auf die Mobilität von Jugendlichen auswirken würde, aber entsprechende gewisse negative Auswirkungen auf den Verkehrsfluss hätte.

3 Auswirkungen des Entwurfs

Allgemeines

Mit der vorgeschlagenen Gesetzesänderung soll insbesondere die Sicherheit von jugendlichen Mopedfahrern und Mopedautofahrern im Alter von 15-17 Jahren erhöht werden. Aufgrund des Entwurfs könnten Jugendliche eine neue Art der Fortbewegung wählen, mit der ihre Verkehrssicherheit besser gewährleistet werden könnte. Als Ausgangspunkt für die Bewertung der Genehmigung der Einführung von Leichtfahrzeugen sollte die Verkehrssicherheit gegenüber Mopedautos erhöht werden, ferner darauf geachtet werden, dass sich die Verkehrssicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer nicht wesentlich verschlechtert, auf die im Verkehr entstehenden Emissionen geachtet sowie sichergestellt werden, dass durch die Änderung der Verkehrsfluss nicht übermäßig behindert wird.

Zur Abschätzung der Folgen untersuchte das Ministerium für Verkehr und Kommunikation in Zusammenarbeit mit dem Amt für Verkehrssicherheit (Trafi) die ungefähren Auswirkungen des Leichtfahrzeugs auf die Verkehrssicherheit und die Umwelt. Um die Abschätzung vorzunehmen, wurde eine Umfrage durchgeführt und anhand der in ihrem Rahmen erhobenen Daten wurden drei Szenarien mit unterschiedlicher Popularität des gedrosselten Pkw erstellt. Der Bezugspunkt in den Szenarien ist die gegenwärtige Situation. Die Altersgruppe der Analyse wurde auf Jugendliche im Alter von 15-17 Jahren begrenzt, mit der Begründung, dass die Benutzung eines Leichtfahrzeugs mit 15 Jahren möglich würde und mit 18 Jahren gemäß den geltenden Rechtsvorschriften der Führerschein erworben werden kann.

Bei der Umfrage wurden die Eltern von Jugendlichen im Alter von 12-14 Jahren gefragt, wie groß die Wahrscheinlichkeit ist, dass sie ein Leichtfahrzeug für die Benutzung durch einen Jugendlichen anschaffen. Darüber hinaus wurden die Eltern von Jugendlichen, die ein Moped oder Mopedauto besitzen, gefragt, mit wie großer Wahrscheinlichkeit sie ein Leichtfahrzeug anstelle eines Mopeds oder Mopedautos angeschafft hätten. Auf der Grundlage der Umfrage wurden verschiedene Szenarien für die Nachfrage nach Leichtfahrzeugen ausgearbeitet. Im Minimalszenario wird davon ausgegangen, dass nur Jugendliche an gedrosselten Pkw interessiert sind, die derzeit ein Moped oder Mopedauto fahren. In diesem Szenario würden etwa 12 000 gedrosselte Autos von Jugendlichen in Betrieb genommen. Im mittleren Szenario wird davon ausgegangen, dass Jugendliche an gedrosselten Pkw interessiert sind, die derzeit ein Moped oder Mopedauto fahren, sowie ein kleiner Teil derjenigen, die derzeit kein eigenes Fahrzeug besitzen. In diesem Szenario würden etwa 29 000 Leichtfahrzeuge von Jugendlichen in Betrieb genommen. Im Maximalszenario wird davon ausgegangen, dass Jugendliche an Leichtfahrzeugen interessiert sind, die derzeit ein Moped oder Mopedauto fahren, sowie diejenigen, die derzeit kein eigenes Fahrzeug besitzen. Diesem höchsten prognostizierbaren Niveau zufolge dürften etwa 41 000 Leichtfahrzeuge von Jugendlichen in Betrieb genommen werden. Bei dem Szenario wurde die Möglichkeit außer Acht gelassen, dass das Leichtfahrzeug

auch für Jugendliche, die das 18. Lebensjahr vollendet haben, attraktiv sein könnte, da das Ziel des Projekts in der Erhöhung der Verkehrssicherheit von 15-17-Jährigen besteht. Es ist unwahrscheinlich, dass die Popularität des Leichtfahrzeugs unter den über 18-Jährigen gegenüber der derzeitigen Anzahl der Mopedautos stark ansteigt.

Die oben angegebenen Zahlen basieren auf den im Rahmen der Umfrage gegebenen Antworten, denen zufolge ein großer Teil der Eltern von Jugendlichen sicher oder ziemlich sicher an der Anschaffung eines Leichtfahrzeugs für die Nutzung durch einen Jugendlichen interessiert wäre. In der Umfrage unterscheidet sich die Darstellung des Leichtfahrzeugs gegenüber den Eltern jedoch von der in der Regierungsvorlage enthaltenen Darstellung in der Hinsicht, dass das Alter des Autos auf 15 Jahre begrenzt wurde, keine Einschränkungen hinsichtlich der Masse bestanden und die Fahrerlaubnis mit dem Traktorführerschein erworben wurde. Durch die Änderung dieser Faktoren erhöhen sich die Kosten für die Anschaffung des Leichtfahrzeugs und den Führerschein. Da der Preis für ein Leichtfahrzeug zwischen dem eines Mopeds (1 000 - 2 000 €) und dem eines Mopedautos (ca. 10 000 €) liegt, kann auf die in der Folgenabschätzung dargelegte Weise davon ausgegangen werden, dass die Popularität des Leichtfahrzeugs zum mittleren Szenario tendieren würde. Im mittleren Szenario liegt die maximale Anzahl der Nutzer bei etwa 29 000 Jugendlichen. Der in der Fragestellung dargestellte Preisanstieg auf ca. 4 000-7 000 EUR und die Erhöhung der Anforderungen in Bezug auf den Führerschein dürften sich jedoch mäßigend auf die Nachfrage auswirken. Demzufolge kann man davon ausgehen, dass die Nachfrage nach Leichtfahrzeugen bei Jugendlichen bei 20 000-25 000 Fahrzeugen liegen wird. Am 31.3.2018 wurden ca. 2,7 Mio. Pkw im Verkehr genutzt, ca. 126 000 Mopeds und vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge, bei denen es sich beim Großteil, ca. 8 800, um Mopedautos handelte.

Auswirkungen auf die Haushalte

Die vorgeschlagene Gesetzesänderung hat hauptsächlich Auswirkungen auf Haushalte, in denen derzeit entweder ein Moped oder ein Mopedauto für die Nutzung durch einen Jugendlichen angeschafft wird. Der Anschaffungspreis für ein Leichtfahrzeug ist etwas höher als für ein Moped und je nach dem Alter des Autos niedriger oder höher als für ein Mopedauto. Ein bereits vorhandenes Auto kann zum Leichtfahrzeug umgebaut werden oder es kann ein dafür geeigneter Pkw angeschafft werden. Ein Leichtfahrzeug kann immer zurück zum Pkw umgebaut werden, wodurch etwas bei den entstehenden Kosten für die Anschaffung eines Fahrzeugs gespart werden kann, wenn das Fahrzeug nicht unbedingt gewechselt werden muss, wenn der Jugendliche die Pkw-Fahrerlaubnis erhält.

Änderungen bei der jährlichen Nutzungsstärke und den Verkehrsmitteln

Die Verkehrsnutzung der 15-17-Jährigen mit verschiedenen Verkehrsmitteln wurde auf der Basis einer Studie zum Personenverkehr und von Daten zur Verkehrsnutzung von Mopeds und Mopedautos bewertet. Jugendliche fahren werktags durchschnittlich ca. 37 Kilometer pro Person. Auf den öffentlichen Personenverkehr entfällt ein Anteil von ca. 12 km (32 %) und auf Fahrten als Mitfahrer in einem Pkw ein Anteil von 17 km (45 %). Mit Mopeds werden ca. 2,8 km (7,7 %) und mit Mopedautos 1,4 km (3,8 %) gefahren.

Im Vergleich zur Gegenwart hätte die Genehmigung von Leichtfahrzeugen für die Verkehrsmittel zur Folge, dass ein neues Verkehrsmittel ermöglicht würde sowie Mopeds und Mopedautos ersetzt würden. Als Ausgangspunkt für die jährliche Nutzung des Leichtfahrzeugs wurde die derzeitige Nutzung des Mopedautos genommen, d. h. ca. 10 000 km. Im mittleren

Szenario steigt die Verkehrsnutzung der Jugendlichen um 3,4 %, während der Anstieg im Minimalszenario bei 1,2 % und im Maximalszenario bei 4,4 % läge. Die Auswirkungen der gewählten Umsetzungsmethode entsprechen am ehesten den berechneten Auswirkungen für das mittlere Szenario. Die größte Wirkung hätte der Ersatz des Mopedfahrens, da mit einem Leichtfahrzeug rund dreimal mehr gefahren würde als mit einem Moped. Darüber hinaus kann das Leichtfahrzeug das ganze Jahr über genutzt werden, wodurch bei einem Umstieg der Mopedfahrer auf die Nutzung eines Leichtfahrzeugs der Anteil der Nutzung des öffentlichen Personenverkehrs sinkt.

Die Einführung der Leichtfahrzeuge hätte erhebliche Auswirkungen auf die Fahrgewohnheiten der Jugendlichen. Der Anteil des Leichtfahrzeugs an den Fahrten von Jugendlichen läge im mittleren Szenario bei 11,5 %, während der Anstieg im Minimalszenario bei 5 % und im Maximalszenario bei 16,4 % läge. Der Anteil des öffentlichen Personenverkehrs an der Verkehrsnutzung würde im mittleren Szenario gegenüber den jetzigen 32 % um 3,2 Prozentpunkte sinken, während er im Minimalszenario um 1 Prozentpunkt und im Maximalszenario um 5,0 Prozentpunkte sinken würde. Der gemeinsame Anteil der Mopeds und Mopedautos an der Verkehrsnutzung würde im mittleren Szenario gegenüber den jetzigen 12 % um 5,2 Prozentpunkte sinken, während er im Minimalszenario um 3,4 Prozentpunkte und im Maximalszenario um 6,7 Prozentpunkte sinken würde. Auch das Mitfahren in einem Pkw würde im mittleren Szenario gegenüber den jetzigen 45 % um 2,3 Prozentpunkte sinken, während es im Minimalszenario um 0,6 Prozentpunkte und im Maximalszenario um 3,7 Prozentpunkte sinken würde.

Auswirkungen auf den Verkehrsfluss

Die Auswirkungen auf den Verkehrsfluss wurden im Rahmen von Simulationen untersucht, für die drei verschiedene Situationsszenarien erstellt wurden. In diesen wurden die Auswirkungen der Zahl langsamer Fahrzeuge auf die Geschwindigkeit des Verkehrsflusses, Staus und Überholmanöver untersucht. In der Simulation wurde sowohl die Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h als auch von 60 km/h für Leichtfahrzeuge getestet. Das erste Szenario beinhaltete eine belebte einspurige Durchgangsstraße mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h. Das zweite Szenario beinhaltete einen belebten Fahrweg am Rande eines Ballungsgebiets mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 60 km/h. Das dritte Szenario beinhaltete eine schmale Landstraße mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 80 km/h. Der Untersuchung in der Simulation wurde ein 10 km langer Straßenabschnitt zugrunde gelegt. Als Ergebnis wurden die Auswirkungen auf die Durchschnittsgeschwindigkeit der Fahrzeuge sowie die Verzögerungen, d. h. die zusätzlich benötigte Zeit, untersucht, die entstehen, wenn das Fahrzeug nicht mit der Zielgeschwindigkeit des Fahrers fahren kann, sondern hinter einem langsameren Fahrzeug herfahren muss.

In der Ausgangssituation des ersten Szenarios liegt die Durchschnittsgeschwindigkeit von Pkw bei 88 km/h und von Lkw bei 83 km/h und es gibt keine Leichtfahrzeuge im Verkehrsfluss. Wenn Leichtfahrzeuge mit 45 km/h im Verkehrsfluss platziert werden, sinkt die Durchschnittsgeschwindigkeit der Pkw um 7-15 % und die der Lkw um 5-14 %. Bei starkem Verkehr entsteht durch den Verkehrsfluss auf der Strecke von 10 km für Pkw eine Verzögerung von 37 Sekunden und für Lkw eine Verzögerung von 12 Sekunden. Wenn im Verkehr eine steigende Zahl Leichtfahrzeuge hinzukommt, steigt die Verzögerung für Pkw um das 1,6-2,5-fache und die Verzögerung für Lkw um das 2,6-5,8-fache. Die Verzögerung liegt höchstens in der Größenordnung von einer Minute. Im ersten Szenario wurde außerdem die Möglichkeit simuliert, Leichtfahrzeuge auf dem Seitenstreifen zu überholen. Es wurde davon ausgegangen,

dass es sich als um das bestmögliche Ergebnis handelt, wenn das Leichtfahrzeug immer ausweicht. In dieser Situation sind die Auswirkungen auf die Durchschnittsgeschwindigkeit gering und sonstige Überholmanöver ohne Hilfe des Seitenstreifens würden zunehmen, aber um weniger als 20 Überholmanöver.

In der Ausgangssituation im zweiten Szenario liegt die Durchschnittsgeschwindigkeit von Pkw und Lkw bei 60 km/h. Durch die Zunahme von Leichtfahrzeugen mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 45 km/h im Verkehrsfluss sinkt sowohl die Durchschnittsgeschwindigkeit von Pkw als auch von Lkw um 2-12 %. Bei starkem Verkehr entsteht durch den Verkehrsfluss für Pkw eine Verzögerung von 17 Sekunden und für Lkw eine Verzögerung von 19 Sekunden auf der Strecke von 10 km. Wenn im Verkehr eine steigende Zahl Leichtfahrzeuge hinzukommt, steigt die Verzögerung für Pkw um das 1,6-5,1-fache und die Verzögerung für Lkw um das 1,6-4,7-fache. Die Verzögerung liegt höchstens in der Größenordnung von über einer Minute. In Szenario 2 wurde nicht davon ausgegangen, dass eine Überholmöglichkeit besteht, aber es besteht kein Überholverbot. Zum Überholen muss die entgegengesetzte Fahrbahn genutzt werden, wodurch mit jedem Überholmanöver ein erhebliches Risiko verbunden ist; beim Fahren hinter langsamen Fahrzeugen steigt die Risikobereitschaft.

In der Ausgangssituation im dritten Szenario liegt die Durchschnittsgeschwindigkeit von Pkw bei 80 km/h und von Lkw bei 79 km/h. Durch die Zunahme von Leichtfahrzeugen mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 45 km/h im Verkehrsfluss sinkt die Durchschnittsgeschwindigkeit von Pkw um 7-17 % und die von Lkw um 7-19 %. Bei starkem Verkehr entsteht durch den Verkehrsfluss für Pkw eine Verzögerung von 21 Sekunden und für Lkw eine Verzögerung von 26 Sekunden auf der Strecke von 10 km. Wenn im Verkehr eine steigende Zahl Leichtfahrzeuge hinzukommt, steigt die Verzögerung für Pkw um das 2,3-4,7-fache und die Verzögerung für Lkw um das 2,2-4,6-fache. Die Verzögerung liegt höchstens in der Größenordnung von anderthalb Minuten. Darüber hinaus kann davon ausgegangen werden, dass eine entsprechende Behinderung des Busverkehrs entsteht. In Szenario 3 wurde nicht davon ausgegangen, dass eine Überholmöglichkeit besteht, aber es besteht kein Überholverbot. Zum Überholen muss die entgegengesetzte Fahrbahn genutzt werden, wodurch mit jedem Überholmanöver ein erhebliches Risiko verbunden ist; beim Fahren hinter langsamen Fahrzeugen steigt die Risikobereitschaft.

Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit

Die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit wurden anhand der Daten des Verkehrsamts zu den Verletzten und Toten durch Straßenverkehrsunfälle untersucht, da der Zweck der Vorlage in der Verringerung der Zahl der Unfallopfer besteht. Das Risiko wird als durchschnittlich bewertet und die Bewertung basiert auf der geschätzten jährlichen Nutzung. Als Ausgangspunkt für die Risikobewertung wurde das Risiko von 18-19-jährigen Pkw-Fahrern bereinigt um das 1,68-fache Risiko von 15-17-Jährigen gegenüber den 18-19-Jährigen genommen. Dabei ist das Risiko etwas niedriger (0,51 Opfer pro Million Personenkilometer) als derzeit bei den Mopedautos (0,65).

Bei Anwendung dieses Risikoniveaus auf Leichtfahrzeuge sinkt die Anzahl der Verletzten und Todesfälle bei Straßenverkehrsunfällen in allen Szenarien, die sich auf die Anzahl der Leichtfahrzeuge beziehen. Dies liegt hauptsächlich daran, dass das Leichtfahrzeug teilweise als Ersatz für das Mopedfahren dient, dessen Risiko fast sechsmal so hoch ist wie das von Leichtfahrzeugen. Die jährliche Nutzungsstärke von Leichtfahrzeugen ist jedoch größer als bei

Mopeds, wodurch sich die Zahlen ausgleichen. Mit der Nutzung von Leichtfahrzeugen sinkt auch die Zahl der Opfer bei Mopedautounfällen, sodass die Opferzahl im mittleren Szenario insgesamt um ca. 54 Personen pro Jahr sinkt, während sie im Minimalszenario um ca. 28 Personen und im Maximalszenario um 62 Personen pro Jahr sinken würde. Die Zahl der Todesfälle bei Unfällen sinkt im mittleren Szenario um 0,5 Todesfälle, während sie sich im Minimalszenario um 0,3 Todesfälle und im Maximalszenario um 0,6 Todesfälle verringern würde.

Wendet man Stückkostenkoeffizienten für Unfälle an, so kann man feststellen, dass die Einsparungen bei den Unfallkosten im mittleren Szenario in der Größenordnung von ca. 18 Mio. EUR liegen würden, während sie im Minimalszenario in der Größenordnung von ca. 10 und im Maximalszenario von etwa 20 Mio. EUR liegen würden.

Wenn im Rahmen der Bewertung eingeschätzt wird, dass die Verkehrssicherheit auf dem Niveau der derzeitigen Mopedautos liegt, sind die Auswirkungen auf die Opferzahl beinahe neutral. Die Opferzahl sinkt im mittleren Szenario um 19 Personen, während sie sich im Minimalszenario um 13 Personen und im Maximalszenario um 12 Personen verringern würde. Die Zahl der Todesfälle würde im mittleren Szenario um 0,2 Personen sinken, während sie sich im Minimalszenario und im Maximalszenario um 0,1 Personen verringern würde.

Nimmt man bei dem Vergleich das vergleichbare Risikoniveau der schwedischen A-Traktoren als Ausgangspunkt, so steigt die Gesamtzahl der Opfer der Nutzung von Leichtfahrzeugen im mittleren Szenario um 70 Personen, während sie im Minimalszenario um 25 und im Maximalszenario um 115 Personen steigen würde. Obwohl auch hier das Risiko des Leichtfahrzeugs geringer als das vom Mopedfahren ist, steigt die Zahl der Unfallopfer aufgrund der höheren Fahrleistung des Leichtfahrzeugs. Je nach Szenario würde die Zahl der Todesfälle bei Unfällen steigen, und zwar im mittleren Szenario um 0,7 Todesfälle, während sie im Minimalszenario um 0,2 Todesfälle und im Maximalszenario um 1,1 Todesfälle steigen würde.

Das Risikoniveau des Leichtfahrzeugs wird davon beeinflusst, welche Annahmen zum Verhalten der 15-17-Jährigen im Straßenverkehr mit einem neuen Fahrzeugtyp zugrunde gelegt werden. Auf der Grundlage der in Finnland verfügbaren Informationen in Bezug auf die Nutzung von Mopedautos ist es unwahrscheinlich, dass das Risikoniveau genauso hoch wäre wie bei den A-Traktoren in Schweden. Die technischen Anforderungen von A-Traktoren und das hohe Alter der Fahrzeuge tragen dazu bei, dass ein höheres Risiko entsteht. Schwedischen Daten zufolge sind typische Unfälle mit A-Traktoren Auffahrunfälle und das Abkommen von der Fahrbahn aufgrund eines Kontrollverlusts. Im Rahmen von finnischen Untersuchungen wurden neben Auffahrunfällen aufgrund der langsameren Fahrgeschwindigkeit von Mopedautos Gefahrensituationen bei Überholmanövern festgestellt.

Einer in Schweden unter Jugendlichen durchgeführten Umfrage zufolge fährt nur jeder Vierte die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h mit dem A-Traktor, während über die Hälfte auf eine Geschwindigkeit von über 80 km/h eingestellt ist. Fast alle Fahrer von A-Traktoren geben an, oft zu schnell zu fahren. Was die Verkehrssicherheit betrifft, sind auch das Alter und Sicherheitsniveau des Fahrzeugbestands zu berücksichtigen. Mit der Wiederverwertung von Fahrzeugen als Leichtfahrzeuge steigt das Durchschnittsalter des Fahrzeugbestands. So sind beispielsweise in Schweden A-Traktoren oft alte Fahrzeuge, die die regelmäßige Inspektion für Pkw nicht überstanden hätten.

Die höhere Masse des Leichtfahrzeugs gegenüber dem Mopedauto könnte dazu führen, dass die Schwere der Unfallfolgen für einen ungeschützten Beteiligten in gewissem Maße steigt. Die Genehmigung von Leichtfahrzeugen wird jedoch trotz der größeren Masse als bei Mopedautos vermutlich nicht zu erheblichen Sicherheitsrisiken für Fußgänger führen. Durch die Geschwindigkeitsbegrenzung für Leichtfahrzeuge sollen schwere Unfallfolgen verringert werden. In der finnischen Unfallstatistik für Mopedautos bzw. in der schwedischen Unfallstatistik für A-Traktoren ist die Sicherheit von Fußgängern nicht besonders hervorgetreten. Laut dem Bericht der Kfz-Versicherung und des Instituts für Unfalldaten in Bezug auf Mopedautos gab es in den Jahren 2011-2015 87 Unfälle, an denen Mopeds und Leichtverkehr beteiligt waren, was 1,7 % der Verkehrsschäden von Mopedautos ausmachte. Der Anteil der Unfälle mit Fußgängern ist für alle Kfz-Fahrer ungefähr gleich. Es lässt sich dem also nicht entnehmen, dass junge Fahrer ein größeres Risiko für Fußgänger darstellen würden als andere Altersgruppen.

Auswirkungen auf die Emissionen des Verkehrs

Die Auswirkungen auf die Emissionen des Verkehrs werden anhand von Daten des Finnischen Berechnungssystems für Abgasemissionen und den Energieverbrauch des Verkehrs LIPASTO eingeschätzt. Als Emissionsfaktoren für Mopeds und Mopedautos wurden Durchschnittswerte verwendet. Es wurde davon ausgegangen, dass die Leichtfahrzeuge 10 Jahre alt sind, und bei der Berechnung wurden durchschnittliche Emissionsfaktoren für den Stadtverkehr herangezogen. Es wurde davon ausgegangen, dass ein normaler Pkw ca. 5 Jahre alt ist, und bei der Berechnung wurden durchschnittliche Emissionsfaktoren für den Stadtverkehr und den Verkehr auf Landstraßen herangezogen. Als Emissionsfaktoren für den öffentlichen Personenverkehr wurden die Faktoren der Klasse EURO V der Stadtbusse verwendet.

Bei der Emissionsanalyse wurden der Kraftstoffverbrauch, in Bezug auf die Klimaauswirkungen die Kohlenstoffdioxidemissionen (CO₂-Äquivalente) sowie in Bezug auf die Luftqualität die Feinstaubemissionen (PM), die Stickstoffoxidemissionen (NO_x) und die Kohlenmonoxidemissionen (CO) berücksichtigt.

In allen Einführungsszenarien für Leichtfahrzeuge steigt der Kraftstoffverbrauch. Das liegt daran, dass der Verbrauch eines Leichtfahrzeugs (7,4 l/100 km) eindeutig höher ist als der Verbrauch eines Mopeds (2,9 l/100 km) oder Mopedautos (5,3 l/100 km). Im mittleren Szenario liegt der Anstieg des Kraftstoffverbrauchs bei 30 %, während er im Minimalszenario bei 10 % und im Maximalszenario bei über 40 % liegt. Leichtfahrzeuge werden voraussichtlich auch mehr gefahren als Mopeds, wodurch der Kraftstoffverbrauch steigt. Der Kraftstoffverbrauch von 15-17-Jährigen beträgt derzeit ca. 0,9 % des Gesamtverbrauchs des Straßenverkehrs und 1,5 % des Gesamtverbrauchs des Personenverkehrs auf der Straße. Im mittleren Szenario würde der Anteil am Gesamtverbrauch des Straßenverkehrs auf 1,1 % und am Gesamtverbrauch des Personenverkehrs auf 1,9 % steigen. Der Gesamtverbrauch des Straßenverkehrs würde im mittleren Szenario um 0,3 % steigen, während er im Minimalszenario um 0,1 % und im Maximalszenario um 0,4 % steigen würde. Der Gesamtkraftstoffverbrauch des Personenverkehrs auf der Straße würde im mittleren Szenario um 0,4 % steigen, während er im Minimalszenario um 0,1 % und im Maximalszenario um 0,6 % steigen würde.

Die Kohlendioxidemissionen sind direkt proportional zum Kraftstoffverbrauch, somit steigen in allen Szenarien auch die Kohlendioxidemissionen. Der Anstieg wird im mittleren Szenario auf 20 % geschätzt, während er im Minimalszenario bei 7 % und im Maximalszenario bei 29 % liegen würde. Auch was die Kohlendioxidemissionen betrifft, ist die Veränderung auf den

größeren Verbrauch und den größeren Emissionsfaktor zurückzuführen: Der Emissionskoeffizient des Mopeds ist 68 g pro Personenkilometer, der des Mopedautos 128 und der des Leichtfahrzeugs 168. Zur Zeit verursacht die Mobilität der Jugendlichen ca. 1,2 % der Gesamtemissionen des Straßenverkehrs und 2,0 % der Gesamtemissionen des Personenverkehrs auf der Straße. Im mittleren Szenario würde der Anteil an den Gesamtemissionen des Straßenverkehrs um 1,4 % steigen, während er im Minimalszenario um 1,3 % und im Maximalszenario um 1,5 % steigen würde. Der Anteil an den Gesamtemissionen des Personenverkehrs würde im mittleren Szenario um 2,4 % steigen, während er im Minimalszenario um 2,1 % und im Maximalszenario um 2,5 % steigen würde. Im mittleren Szenario würden die Gesamtemissionen des Straßenverkehrs um 0,2 % steigen, während sie im Minimalszenario um 0,1 % und im Maximalszenario um 0,3 % steigen würden. Die Gesamtkohlendioxidemissionen des Personenverkehrs auf der Straße würden im mittleren Szenario um 0,4 % steigen, während sie im Minimalszenario um 0,1 % und im Maximalszenario um 0,6 % steigen würden.

Die Feinstaubemissionen (PM) haben Auswirkungen auf die Luftqualität in der Umgebung der Straße. In allen Nutzungsszenarien des Leichtfahrzeugs verringern sich die Feinstaubemissionen im Vergleich zur derzeitigen Situation. Die Auswirkungen hängen davon ab, in welchem Umfang Mopeds bzw. Mopedautos durch Leichtfahrzeuge ersetzt werden und in welchem Umfang die Änderung zu einem größeren Verkehrsaufkommen führt. Daher ist die Veränderung nicht direkt proportional zur Anzahl der Leichtfahrzeuge. Die Verringerung wird im mittleren Szenario auf 20 % geschätzt, während sie im Minimalszenario bei 22 % und im Maximalszenario bei 23 % liegen würde. Die Verringerung entsteht fast vollständig dadurch, dass Mopedautos, die mit Diesel fahren, aus dem Verkehr gezogen werden. Der PM-Emissionskoeffizient von Mopedautos liegt bei 0,1 g pro Personenkilometer, der von Mopeds bei 0,046 und der von Leichtfahrzeugen bei 0,018. Von den Gesamtemissionen des Straßenverkehrs entstehen rund 1,9 % und von den Gesamtemissionen des Personenverkehrs auf der Straße 4,8 % durch die Mobilität von Jugendlichen. In den Szenarien für Leichtfahrzeuge würden diese sinken, und zwar im mittleren Szenario um 1,5 %, während sie im Minimal- und Maximalszenario um 1,4 % sinken würden, sowie im Minimal- und mittleren Szenario um 3,8 %, während sie im Maximalszenario um 3,7 % sinken würden. Was die Feinstaubemissionen betrifft, würden die Gesamtemissionen des Straßenverkehrs um 0,4 % sinken und die Gesamtemissionen des Personenverkehrs auf der Straße im mittleren Szenario um 1,0 %, während sie im Minimal- und Maximalszenario um 1,1 % sinken würden.

Die Stickstoffoxidemissionen (NO_x) haben erhebliche Auswirkungen auf die Luftqualität. Es kommt jedoch in keinem Szenario zu einer starken Veränderung der Emissionsmenge. Im mittleren Szenario steigen die Emissionen um 1,7 %, während sie im Minimalszenario um 2,4 % sinken und im Maximalszenario um 3,0 % steigen. Gegensätzliche Veränderungen haben Einfluss auf die Veränderung: Durch eine Verringerung der mit Diesel betriebenen Mopedautos sinken die Emissionen, während die Emissionen durch die Nutzung alter Pkw steigen. Auch durch die Reduzierung des öffentlichen Personenverkehrs sinkt die Emissionsbelastung durch Stickstoffoxid. Was Stickstoffoxid betrifft, entstehen von den Gesamtemissionen des Straßenverkehrs ca. 1,3 % und von den Gesamtemissionen des Personenverkehrs auf der Straße 3,4 % durch die Mobilität von Jugendlichen. Die Anteile verändern sich praktisch nicht; die Verringerung bzw. der Anstieg der Gesamtemissionen bleibt unter 0,1 %.

Auch Kohlenmonoxidemissionen (CO) haben Auswirkungen auf die Luftqualität. Die Kohlenmonoxidemissionen verringern sich im mittleren Szenario um rund 21 %, während sie im Minimalszenario um 12 % und im Maximalszenario um 28 % abnehmen. Die

Verringerungen der Emissionen rühren daher, dass die Abgasfilteranlagen von Mopeds und Mopedautos nicht so weit entwickelt sind wie bei Leichtfahrzeugen. Der CO-Emissionskoeffizient von Mopeds liegt bei 4,4 g pro Personenkilometer, der von Mopedautos bei 2,0 und der von Leichtfahrzeugen bei 0,2. Von den Gesamtemissionen des Straßenverkehrs entstehen ca. 2,4 % und von den Gesamtemissionen des Personenverkehrs auf der Straße 2,9 % durch die Mobilität von Jugendlichen. Im mittleren Szenario würde der Anteil an den Gesamtemissionen des Straßenverkehrs um 1,9 % sinken, während er im Minimalszenario um 2,1 % und im Maximalszenario um 1,7 % sinken würde. Der Anteil an den Gesamtemissionen des Personenverkehrs würde im mittleren Szenario um 2,3 % sinken, während er im Minimalszenario um 2,5 % und im Maximalszenario um 2,1 % sinken würde. Die Gesamtemissionen des Straßenverkehrs würden im mittleren Szenario um 0,5 % sinken, während sie im Minimalszenario um 0,3 % und im Maximalszenario um 0,7 % sinken würden. Die Gesamtkohlenmonoxidemissionen des Personenverkehrs auf der Straße würden im mittleren Szenario um 0,6 % sinken, während sie im Minimalszenario um 0,3 % und im Maximalszenario um 0,8 % sinken würden.

Wirtschaftliche Auswirkungen

Auswirkungen des Anschaffungspreises auf die Wahl des Verkehrsmittels

Der Anschaffungspreis der Fahrzeuge dürfte sich erheblich auf die künftige Popularität der verschiedenen Verkehrsmittel auswirken. Die obige Schätzung basiert auf einer Umfrage unter den Erziehungsberechtigten von Jugendlichen, bei der davon ausgegangen wurde, dass der benötigte Geldbetrag für das Leichtfahrzeug und den Erwerb der Fahrerlaubnis ziemlich gering sei. Voraussetzung für die Fahrerlaubnis wäre der Traktorführerschein, der Umbau eines Pkw wäre einfach und der Umbau könnte an einem ca. 15-jährigen Fahrzeug durchgeführt werden. Insgesamt würden die Kosten nur bei 700 Euro liegen.

Die Kosten für das Leichtfahrzeug werden die Wahrscheinlichkeit für das Eintreten der Szenarien schätzungsweise wie folgt beeinflussen: Wenn sich herausstellt, dass die Kosten genauso hoch wie für das Mopedauto sind, kann davon ausgegangen werden, dass die Nutzungsstärke auf dem Niveau des Minimalszenarios bleibt. Wenn die Kosten für das Leichtfahrzeug zwischen denen für das Moped und das Mopedauto liegen (ca. 5 000 bis 6 000 EUR), wird davon ausgegangen, dass die Nachfrage auf einem mittleren Niveau liegen wird. Wenn die Kosten für das Leichtfahrzeug gegenüber dem Moped konkurrenzfähig sind, also bei ca. 2 000 EUR liegen, kann das Maximalszenario eintreten.

Geschäftliche Auswirkungen

Die Veränderung des Verkehrsflusses hat auch geschäftliche Auswirkungen. In allen Simulationsszenarien sinkt die Durchschnittsgeschwindigkeit von Pkw und Lkw und es kommt zunehmend zu einer Verzögerung, d. h. das Fahrzeug ist gezwungen, hinter einem langsameren Fahrzeug herzufahren. Insbesondere für Fahrten des Güterverkehrs hat der Anstieg der Fahrzeit eine erhebliche geschäftliche Bedeutung. Je nach Szenario wird die Verzögerung auf einer Strecke von 10 km auf fast eine Minute oder sogar anderthalb Minuten geschätzt. Mit wachsender Verzögerung werden die Planung der Fahrten und die Genauigkeit der Zeitpläne erschwert. Es kann davon ausgegangen werden, dass entsprechende Behinderungen auch auf längeren Strecken für den Busverkehr entstehen, was sich auf die Zeitplanung und Betriebskosten auswirken kann. In den Simulationen wurden Situationen dargestellt, in denen pro Stunde mehrere geschwindigkeitsbeschränkte Fahrzeuge auf einer viel befahrenen Straße

fahren. Im größten Teil des Straßennetzes bleiben die Auswirkungen von geschwindigkeitsbeschränkten Fahrzeugen auf den Verkehrsfluss gering.

Sozioökonomische Kosten des Verkehrs

Legt man der Evaluierung von Straßenverkehrsprojekten Werte pro Einheit zugrunde, so kann davon ausgegangen werden, dass die durch die Einführung von Leichtfahrzeugen entstehenden jährlichen Einsparungen bei den Unfallkosten je nach Nutzungsgrad in der Größenordnung von 10-20 Mio. EUR liegen würden.

Zieht man Werte pro Einheit in Bezug auf die verschiedenen Emissionen für die Evaluierung von Straßenverkehrsprojekten heran, so kann davon ausgegangen werden, dass die sozioökonomischen Kosten des Verkehrs insgesamt steigen. Durch den Anstieg der CO₂-Emissionen würden die Kosten jährlich um 0,4-1,6 Mio. EUR steigen, wohingegen durch die Reduzierung der Feinstaubemissionen die Verkehrskosten jährlich um ca. 0,3 Mio. EUR sinken würden. Die Kosten aufgrund von Stickstoffoxid könnten höher oder niedriger sein als derzeit, und für Kohlenmonoxidemissionen wurde kein Wert pro Einheit festgelegt. Demnach würden sich die sozioökonomischen Kosten des Verkehrs aufgrund der Auswirkungen der Emissionen um ca. rund 0,1-1,3 Mio. EUR pro Jahr erhöhen.

Die vorgeschlagenen Änderungen werden voraussichtlich keine wesentlichen Auswirkungen auf die staatlichen Steuereinnahmen haben. Da jedoch wegen der Änderung die Zahl der Autos steigt, können dadurch auch die Zulassungs- und Kfz-Steuereinnahmen leicht steigen.

Auswirkungen auf die Arbeit der Behörden

Das Amt für Verkehrssicherheit Trafi ist für Inspektions-, Registrierungs- und Besteuerungsaufgaben für Fahrzeuge zuständig. Es wird erwartet, dass sich durch die Vorlage insbesondere der Beratungs- und Anleitungbedarf in Bezug auf die oben genannten Tätigkeiten erhöht. Die Zunahme des Beratungs- und Anleitungbedarfs richtet sich insbesondere an die Zulassungsstellen des Trafi und die Inspektoren der Inspektionsstellen.

Voraussetzung für die vorgeschlagene Vorlage sind Änderungen des Fahrzeuginformationssystems. Als Kosten für die Änderung des Informationssystems wurden beim Amt für Verkehrssicherheit 200 000 EUR veranschlagt. Es handelt sich um einmalige Kosten.

Infolge der vorgeschlagenen Vorlage nehmen die Kontrolltätigkeiten der Aufsichtsbehörden zu.

4 Ausarbeitung des Entwurfs

Die Gesetzesvorlage wurde im Ministerium für Verkehr und Kommunikation in Zusammenarbeit mit dem Amt für Verkehrssicherheit ausgearbeitet. Um Stellungnahmen von Interessenträgern zum Entwurf wurde gebeten.

5 Abhängigkeit von anderen Vorlagen

Im Parlament muss noch über eine Regierungsvorlage für eine umfassende Reform des Straßenverkehrsgesetzes verhandelt werden (HE 180/2017).

Wenn die oben genannte Vorlage und die vorliegende Vorlage gleichzeitig im Parlament behandelt werden, müssen die Änderungen gegebenenfalls bei der Bearbeitung der Vorlage, die später in Kraft treten soll, an die vorliegende Vorlage angeglichen werden.

AUSFÜHRLICHE BEGRÜNDUNGEN

1 Begründungen der Gesetzesvorlage

1.1. Fahrzeuggesetz

§ 14 b *Leichtfahrzeug* In dem Paragraphen würde die neue Fahrzeuggruppe geregelt, die der Klasse T1 angehört. Bei dem Fahrzeug müsste es sich um ein umgebautes, bereits zuvor in Betrieb genommenes Fahrzeug der Klasse M1 handeln, das nach dem Jahr 2014 in Betrieb genommen wurde. Seit dem Ende des Jahres der Inbetriebnahme des Fahrzeugs der Klasse M1 dürfen jedoch höchstens zehn Jahre vergangen sein. Die Eigenmasse des Fahrzeugs würde auf 1 500 kg begrenzt. Die Begrenzung würde jedoch nicht für Elektroautos gelten. Die bauartbedingte Geschwindigkeit des Fahrzeugs ist auf 45 km/h zu begrenzen.

1.2. Führerscheingesetz

§ 4 *Führerscheinklassen* Absatz 1 Ziffer 1 Buchstabe b des Paragraphen würde durch Einfügen des Leichtfahrzeugs geändert, welches der Fahrzeugklasse T gemäß dem Fahrzeuggesetz angehört. Der Buchstabe würde leichte vierrädrige Fahrzeuge, Traktoren der Fahrzeugklasse T3 sowie Leichtfahrzeuge umfassen. Das Erwerben der Fahrerlaubnis der Fahrzeuge würde einheitlichen Anforderungen unterliegen. Die Erlaubnis, vierrädrige Fahrzeuge mit einem Führerschein der Klasse AM zu fahren, würde auch an anderer Stelle gemäß den EU-Rechtsvorschriften anerkannt. Die Erlaubnis, Leichtfahrzeuge mit einem Führerschein der Klasse AM zu fahren, würde auf der nationalen Praxis basieren; andere Länder sind nicht verpflichtet, die Fahrerlaubnis anzuerkennen.

§ 7 *Umfang der Fahrerlaubnis* In Absatz 5 des Paragraphen würde eine Erwähnung in Bezug auf das Fahren eines Leichtfahrzeugs eingefügt.

§ 39 *Der Fahrer des Fahrzeugs im Fahrunterricht und in der Fahrpraxis* In Absatz 1 Unterabsatz 5 des Paragraphen würde eine Erwähnung des Leichtfahrzeugs eingefügt.

§ 41 *Umsetzung des Fahrunterrichts und der Fahrübung* In Absatz 2 des Paragraphen würde eine Erwähnung in Bezug auf die Umsetzung des Fahrunterrichts mit einem Leichtfahrzeug eingefügt.

1.3. Straßenverkehrsgesetz

§ 88 *Pflicht zur Benutzung des Sicherheitsgurts und sonstiger Rückhaltesysteme an Sitzen* Absatz 1 des Paragraphen würde durch Hinzufügen einer Ziffer 7 geändert, derzufolge auch im Leichtfahrzeug ein Sicherheitsgurt bzw. sonstige Rückhaltesysteme zu benutzen sind.

1.4. Kfz-Steuergesetz

§ 4 *Steuerpflichtige Fahrzeuge* In dem Paragraphen werden die Fahrzeuge geregelt, die der Kfz-Steuer unterliegen. Gemäß den geltenden Vorschriften betrifft das Kfz-Steuergesetz Fahrzeuge

der Klassen M und N. Damit auch die entsprechenden, in der Klasse T1 registrierten Leichtfahrzeuge steuerpflichtig werden, würde in Absatz 1 des Paragraphen eine Erwähnung von Leichtfahrzeugen hinzugefügt. Dem Paragraphen würde zudem ein neuer Absatz 4 hinzugefügt, in dem präzisiert würde, dass Leichtfahrzeuge wie Pkw besteuert werden. Bei der Besteuerung würden Leichtfahrzeuge so betrachtet, als ob sie der Fahrzeugklasse angehören, in der sie ohne Geschwindigkeitsbegrenzung registriert würden. Deshalb würde ein Pkw, der als Leichtfahrzeug registriert wird, nach der Änderung der Fahrzeugklasse weiterhin wie ein Pkw besteuert.

1.5. Zulassungssteuergesetz

§ 1 Der Paragraph betrifft den Geltungsbereich des Zulassungssteuergesetzes und die steuerpflichtigen Fahrzeuge. Steuerpflichtig sind gemäß den geltenden Bestimmungen Pkw, Transporter, Busse mit einer Eigenmasse von unter 1 875 kg, Motorräder sowie sonstige Fahrzeuge der Klasse L. Da sich die in der Klasse T1 registrierten Leichtfahrzeuge von Pkw nur in ihrer begrenzten Geschwindigkeit unterscheiden, müsste auch für Leichtfahrzeuge eine entsprechende Zulassungssteuer wie für Pkw entrichtet werden. Deshalb wird in Absatz 1 des Paragraphen eine Erwähnung der Leichtfahrzeuge eingefügt.

Dem Paragraphen wird ein neuer Absatz 3 hinzugefügt, in dem präzisiert würde, dass für die Besteuerung von Leichtfahrzeugen die Bestimmungen in Bezug auf Pkw gelten. Da die Zulassungssteuer normalerweise bei der Erstzulassung eines Fahrzeugs in Finnland erhoben wird, würde auf ein Fahrzeug, das ursprünglich als Pkw registriert wurde, in dem Fall, dass sein Umbau zum Leichtfahrzeug registriert wird, keine Steuer mehr erhoben. Dementsprechend hätte das Entfernen des Geschwindigkeitsbegrenzers und die erneute Zulassung des Leichtfahrzeugs als Pkw keine steuerlichen Folgen. Die Steuer könnte jedoch zum Beispiel in dem Fall erhoben werden, dass das Auto in Betrieb genommen und zum Leichtfahrzeug umgebaut wurde, bevor es in Finnland zum ersten Mal zugelassen wurde. In diesem Fall fände eine normale Besteuerung statt, wie bei einer Zulassung als Pkw.

1.6. Gesetz über den Kraftstoffzuschlag

§ 1 *Geltungsbereich des Gesetzes* Gemäß Absatz 1 des Paragraphen wird für ein Fahrzeug, das mit einem Kraftstoff betrieben wird, der niedriger besteuert ist als Motorbenzin oder Dieselöl, gemäß den Bestimmungen dieses Gesetzes ein Kraftstoffzuschlag an den Staat gezahlt. Die geltende Bestimmung würde auch für Leichtfahrzeuge gelten, ohne dass diese gesondert in der Bestimmung in Bezug auf den Geltungsbereich erwähnt werden müssen.

Die Höhe des Zuschlags gemäß dem Gesetz über den Kraftstoffzuschlag sowie die Anwendbarkeit neuer Bestimmungen hängen jedoch von der Fahrzeugklasse ab. Da der Kraftstoffzuschlag für das Leichtfahrzeug auf die gleiche Weise gelten sollte wie für ein entsprechendes, als Pkw zugelassenes Fahrzeug, wäre es am einfachsten, in § 1 eine diesbezügliche Bestimmung einzufügen. Dementsprechend würde dem Paragraphen ein neuer Absatz 3 hinzugefügt, der den Bestimmungen entspricht, die dem Kfz-Steuergesetz und dem Zulassungssteuergesetz hinzugefügt werden.

1.7. Umsatzsteuergesetz

§ 114 In § 114 des Umsatzsteuergesetzes (1501/1993) werden die Beschränkungen des Vorsteuerabzugsrechts geregelt. Um den effektiven Geltungsbereich der Vorsteuerabzugsbeschränkungsbestimmung in Bezug auf Pkw aufrechtzuerhalten, wird vorgeschlagen, § 114 des Umsatzsteuergesetzes so zu ändern, dass die Abzugsgrenzen für Steuern, die im Kaufpreis und in den Betriebskosten von Personenkraftwagen enthalten sind, auch für das Leichtfahrzeug gemäß § 14 b des Fahrzeuggesetzes gelten, das aus dem Umbau eines Fahrzeugs der Klasse M1 hervorgegangen ist.

2 Inkrafttreten

Die Änderung soll im November 2019 in Kraft treten.

1.

Gesetz
über die Änderung des Fahrzeuggesetzes

Gemäß dem Beschluss des Parlaments

wird dem Straßenverkehrsgesetz (1090/2002) § 14 b mit dem folgenden Wortlaut *hinzugefügt*:

§ 14 b

Leichtfahrzeug

Als Leichtfahrzeug gilt ein Traktor gemäß § 14 Absatz 1 Unterabsatz 1, für den ein bereits zuvor in Betrieb genommenes Fahrzeug der Klasse M1 umgebaut wurde, das folgende Bedingungen erfüllt:

- a) Seit dem Ende des Jahres der Inbetriebnahme sind höchstens 10 Jahre vergangen; die Inbetriebnahme des Fahrzeugs darf jedoch frühestens nach dem Jahr 2014 erfolgt sein;
- b) die Eigenmasse beträgt höchstens 1 500 kg, wenn das Fahrzeug auf andere Weise als durch Elektrizität angetrieben wird; und
- c) die bauartbedingte Geschwindigkeit ist auf 45 km/h begrenzt.

Dieses Gesetz tritt am [Tag]. [Monat] 20 _____ in Kraft.

2.

Gesetz zur Änderung des Führerscheingesetzes

Gemäß dem Beschluss des Parlaments

werden § 4 Absatz 1 Ziffer 1 Buchstabe b, § 7 Absatz 5, § 39 Absatz 1 Ziffer 5 und § 41 Absatz 2 des Führerscheingesetzes (386/2011) in der Fassung des Gesetzes 387/2018 folgendermaßen geändert:

§ 4

Führerscheinklassen

Die Führerscheinklassen der Gruppe 1 sind:

1) AM, die umfasst:

b) leichte vierrädrige Fahrzeuge und diejenigen Traktoren der Fahrzeugklasse T3, deren bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit bei über 40 km/h und höchstens bei 60 km/h liegt, sowie die mit ihnen gekoppelten gezogenen Fahrzeuge sowie Leichtfahrzeuge im Sinne von § 14 b des Fahrzeuggesetzes;

§ 7

Umfang der Fahrerlaubnis

Die Klasse T und die Fahrerlaubnis für ein Leichtfahrzeug und einen Traktor der Fahrzeugklasse T3 mit dem Führerschein der Klasse AM sind nur in Finnland gültig.

§ 39

Der Fahrer des Fahrzeugs im Fahrunterricht und in der Fahrübung

Im Fahrunterricht und in der Fahrübung gelten als Fahrer des Fahrzeugs:

- 1) in der Klasse B der Lehrer und in der Fahrübung der Leiter der Fahrübung;
- 2) in der Klasse C1 und C der Lehrer;
- 3) im Fahrunterricht in der Klasse D1 bzw. D der Lehrer oder der Führerscheinabsolvent, wenn dieser über einen Führerschein der Klasse C verfügt;
- 4) in der Klasse E der Führerscheinabsolvent;
- 5) bei einem Moped, Motorrad, Traktor, leichten vierrädrigen Fahrzeug oder Leichtfahrzeug, in dem die Sitzplätze hintereinander angeordnet sind, bei der Erteilung des Fahrunterrichts oder bei der Fahrübung der Führerscheinabsolvent oder der Lehrer und der Leiter der Fahrübung, wenn er auf dem Motorrad, Traktor oder auf dem leichten vierrädrigen Fahrzeug dabei ist;
- 6) in der Klasse T der Führerscheinabsolvent.

§ 41

Umsetzung des Fahrunterrichts und der Fahrübung

Im Fahrunterricht der Klassen B, C1 und C muss der Lehrer bzw. in der Fahrübung der Übungsleiter neben dem Schüler sitzen. Das Gleiche gilt für den Fahrunterricht und die Fahrübung mit einem leichten vierrädrigen Fahrzeug, Leichtfahrzeug oder Traktor, wenn die Sitzplätze im Fahrzeug nebeneinander angeordnet sind.

Dieses Gesetz tritt am [Tag]. [Monat] 20 _____ in Kraft.

3.

Gesetz
zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Gemäß dem Beschluss des Parlaments

wird § 88 Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes (267/1981) in der Fassung des Gesetzes 234/2006 folgendermaßen *geändert*:

§ 88

Pflicht zur Benutzung des Sicherheitsgurts und sonstiger Rückhaltesysteme an Sitzen

Fahrer und Mitfahrer müssen während der Fahrt die an den Sitzplätzen angebrachten Sicherheitsgurte oder sonstige Rückhaltevorrichtungen zur Verhinderung von unkontrollierter Bewegung anlegen:

- 1) in Personenkraftwagen;
- 2) in Bussen;
- 3) in Transportern;
- 4) in Lastkraftwagen;
- 5) auf dreirädrigen Mopeds und motorisierten Dreirädern, wenn Sicherheitsgurte zum Originalzubehör des Fahrzeugs gehören;
- 6) auf leichten vierrädrigen Kraftfahrzeugen, schweren vierrädrigen Kraftfahrzeugen und Geländefahrzeugen, wenn Sicherheitsgurte zum Originalzubehör des Fahrzeugs gehören;
- 7) in Leichtfahrzeugen.

Dieses Gesetz tritt am [Tag]. [Monat] 20 _____ in Kraft.

4.

Gesetz

zur Änderung von § 4 des Kfz-Steuergesetzes

Gemäß dem Beschluss des Parlaments

wird § 4 des Kfz-Steuergesetzes (1281/2003) auf die folgende Weise so *geändert*, wie er teilweise in den Gesetzen 235/2007 und 307/2018 enthalten ist:

§ 4

Steuerpflichtige Fahrzeuge

Die Kfz-Steuer ist für Fahrzeuge, die in den Klassen M und N registriert sind, sowie für Leichtfahrzeuge, die der Klasse T angehören, zu entrichten. Für Fahrzeuge, die außerhalb Finnlands registriert wurden, sind ein fester Steuersatz und eine Verbrauchsteuer gemäß §§ 38-44 zu entrichten. Die Kfz-Steuer wird auch für Fahrzeuge entrichtet, die im Register hätten vermerkt werden sollen oder deren Nutzung im Verkehr an das Register hätte gemeldet werden sollen.

Auf dem Fahrgestell montierte Arbeitsmaschinen werden nicht als Fahrzeug gemäß Absatz 1 angesehen, wenn es sich um ein Fahrzeug der Klasse N2 oder N3 handelt, das mit Spezialgeräten für die Arbeit ausgestattet ist und wenn dieses nicht zur Beförderung von anderen Gütern als Arbeitsgeräten und Bedarf für die Arbeit bestimmt ist.

Ein Fahrzeug, das im Verkehrsregister nicht in die Fahrzeugklasse M, N oder eine andere Fahrzeugklasse eingestuft wurde, wird bei der Besteuerung als der Fahrzeugklasse zugehörig betrachtet, der es gemäß den Rechtsvorschriften für den Straßenverkehr je nach der Ausführung des Fahrzeugs angehört.

Für die Entrichtung der Kfz-Steuer auf ein Leichtfahrzeug gelten die Bestimmungen des vorliegenden Gesetzes in Bezug auf Pkw.

Dieses Gesetz tritt am [Tag]. [Monat] 20 _____ in Kraft.

5.

Gesetz

zur Änderung von § 1 des Zulassungssteuergesetzes

Gemäß dem Beschluss des Parlaments

wird § 1 des Zulassungssteuergesetzes (1482/1994) auf die folgende Weise so *geändert*, wie er teilweise in den Gesetzen 5/2009 und 313/2018 enthalten ist:

§ 1

Für einen Pkw (Klasse M1), Transporter (Klasse N1) und einen Bus (Klasse M2) mit einer Eigenmasse von unter 1 875 kg, ein Leichtfahrzeug (Klasse T), Motorrad (Klasse L3 und L4) sowie ein sonstiges Fahrzeug der Klasse L ist vor der Eintragung des Fahrzeugs in das Verkehrsregister (*Register*) gemäß dem Gesetz über Verkehrsdienste (320/2017) bzw. vor dem Beginn der Nutzung in Finnland gemäß den Bestimmungen des vorliegenden Gesetzes die Zulassungssteuer an den Staat zu entrichten.

Sofern das vorliegende Gesetz keine anderslautenden Bestimmungen enthält, gelten für die Klassifizierung der Fahrzeuge und die technischen Eigenschaften der Fahrzeuge die Bestimmungen des Fahrzeuggesetzes (1090/2002) und die auf dessen Grundlage erlassenen Bestimmungen.

Für die Entrichtung der Zulassungssteuer für ein Leichtfahrzeug gelten die Bestimmungen des vorliegenden Gesetzes in Bezug auf Pkw.

Dieses Gesetz tritt am [Tag]. [Monat] 20 _____ in Kraft.

6.

Gesetz

zur Änderung von § 1 des Gesetzes über Kraftstoffzuschläge

Gemäß dem Beschluss des Parlaments

wird § 1 des Gesetzes über Kraftstoffzuschläge (1280/2003) folgendermaßen *geändert*:

§ 1

Geltungsbereich des Gesetzes

Für ein Fahrzeug, das mit einem Kraftstoff betrieben wird, der niedriger besteuert ist als Motorbenzin oder Dieselöl, wird gemäß den Bestimmungen dieses Gesetzes ein Kraftstoffzuschlag an den Staat gezahlt.

Das vorliegende Gesetz gilt für Fahrzeuge, die in Finnland oder einem anderen Land registriert wurden bzw. nicht registriert wurden und in Finnland genutzt werden.

Für die Entrichtung des Kraftstoffzuschlags für ein Leichtfahrzeug der Klasse T gelten die Bestimmungen des vorliegenden Gesetzes in Bezug auf Pkw.

Dieses Gesetz tritt am [Tag]. [Monat] 20 _____ in Kraft.

7.

Gesetz

zur Änderung von § 114 des Umsatzsteuergesetzes

Gemäß dem Beschluss des Parlaments

wird § 114 Absatz 3 des Umsatzsteuergesetzes (1501/1993) in der Fassung des Gesetzes 962/1998 folgendermaßen *geändert*:

§ 114

Die vorgenannten Bestimmungen gemäß Absatz 1 Ziffer 5 und Absatz 2 in Bezug auf Pkw gelten ebenfalls für ein Auto mit doppeltem Verwendungszweck und für ein Leichtfahrzeug gemäß § 14 b, für das ein Fahrzeug der Klasse M1 umgebaut wurde.

Dieses Gesetz tritt am [Tag]. [Monat] 20 _____ in Kraft.

Gesetz
über die Änderung des Fahrzeuggesetzes

Gemäß dem Beschluss des Parlaments
wird dem Straßenverkehrsgesetz (1090/2002) § 14 b mit dem folgenden Wortlaut *hinzugefügt*:

Gültiges Gesetz

Entwurf

Dem Gesetz wird ein neuer § 14 b
hinzugefügt.

§ 14 b

Leichtfahrzeug

*Als Leichtfahrzeug gilt ein Traktor
gemäß § 14 Absatz 1 Unterabsatz 1, für
den ein bereits zuvor in Betrieb
genommenes Fahrzeug der Klasse M1
umgebaut wurde, das folgende
Bedingungen erfüllt:*

- a) Seit dem Ende des Jahres der
Inbetriebnahme sind höchstens 10 Jahre
vergangen; die Inbetriebnahme des
Fahrzeugs darf jedoch frühestens nach
dem Jahr 2014 erfolgt sein;*
- b) die Eigenmasse beträgt höchstens
1 500 kg, wenn das Fahrzeug auf andere
Weise als durch Elektrizität angetrieben
wird; und*
- c) die bauartbedingte Geschwindigkeit ist
auf 45 km/h begrenzt.*

Dieses Gesetz tritt am [Tag]. [Monat] 20
in Kraft.

Gesetz

zur Änderung des Führerscheingesetzes

Gemäß dem Beschluss des Parlaments
werden § 4 Absatz 1 Ziffer 1 Buchstabe b, § 7 Absatz 5, § 39 Absatz 1 Ziffer 5 und § 41 Absatz 2
des Führerscheingesetzes (386/2011) in der Fassung des Gesetzes 387/2018 folgendermaßen
geändert:

Gültiges Gesetz

Entwurf

§ 4

§ 4

Führerscheinklassen

Führerscheinklassen

Die Führerscheinklassen der Gruppe 1
sind:

Die Führerscheinklassen der Gruppe 1
sind:

b) leichte vierrädrige Fahrzeuge und
diejenigen Traktoren der
Fahrzeugklasse T3, deren bauartbedingte
Höchstgeschwindigkeit bei über 40 km/h
und höchstens bei 60 km/h liegt, sowie
die mit ihnen gekoppelten gezogenen
Fahrzeuge;

b) leichte vierrädrige Fahrzeuge und
diejenigen Traktoren der
Fahrzeugklasse T3, deren bauartbedingte
Höchstgeschwindigkeit bei über 40 km/h
und höchstens bei 60 km/h liegt, die mit
ihnen gekoppelten gezogenen Fahrzeuge
sowie *Leichtfahrzeuge im Sinne von
§ 14 b des Fahrzeuggesetzes*;

§ 7

§ 7

Umfang der Fahrerlaubnis

Umfang der Fahrerlaubnis

Die Klasse T und die Fahrerlaubnis für
einen Traktor der Fahrzeugklasse T3 mit
dem Führerschein der Klasse AM sind
nur in Finnland gültig.

Die Klasse T und die Fahrerlaubnis für
ein Leichtfahrzeug und einen Traktor der
Fahrzeugklasse T3 mit dem Führerschein
der Klasse AM sind nur in Finnland
gültig.

§ 39

*Der Fahrer des Fahrzeugs im
Fahrunterricht und in der Fahrübung*

5) bei einem Moped, Motorrad, Traktor oder leichten vierrädrigen Fahrzeug, in dem die Sitzplätze hintereinander angeordnet sind, bei der Erteilung des Fahrunterrichts oder bei der Fahrübung der Führerscheinabsolvent oder der Lehrer und der Leiter der Fahrübung, wenn er auf dem Motorrad, Traktor oder auf dem leichten vierrädrigen Fahrzeug dabei ist;

§ 39

*Der Fahrer des Fahrzeugs im
Fahrunterricht und in der Fahrübung*

5) bei einem Moped, Motorrad, Traktor, *leichten vierrädrigen Fahrzeug oder Leichtfahrzeug*, in dem die Sitzplätze hintereinander angeordnet sind, bei der Erteilung des Fahrunterrichts oder bei der Fahrübung der Führerscheinabsolvent oder der Lehrer und der Leiter der Fahrübung, wenn er auf dem Motorrad, Traktor oder auf dem leichten vierrädrigen Fahrzeug dabei ist;

§ 41

*Umsetzung des Fahrunterrichts und der
Fahrübung*

Im Fahrunterricht der Klassen B, C1 und C muss der Lehrer bzw. in der Fahrübung der Übungsleiter neben dem Schüler sitzen. Das Gleiche gilt für den Fahrunterricht und die Fahrübung mit einem leichten vierrädrigen Fahrzeug oder Traktor, wenn die Sitzplätze im Fahrzeug nebeneinander angeordnet sind.

§ 41

*Umsetzung des Fahrunterrichts und der
Fahrübung*

Im Fahrunterricht der Klassen B, C1 und C muss der Lehrer bzw. in der Fahrübung der Übungsleiter neben dem Schüler sitzen. Das Gleiche gilt für den Fahrunterricht und die Fahrübung mit einem leichten vierrädrigen Fahrzeug, *Leichtfahrzeug* oder Traktor, wenn die Sitzplätze im Fahrzeug nebeneinander angeordnet sind.

Dieses Gesetz tritt am [Tag]. [Monat] 20
in Kraft.

Gesetz

zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Gemäß dem Beschluss des Parlaments
wird § 88 Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes (267/1981) in der Fassung des
Gesetzes 234/2006 folgendermaßen geändert:

Gültiges Gesetz

Entwurf

§ 88

*Pflicht zur Benutzung des
Sicherheitsgurts und sonstiger
Rückhaltesysteme an Sitzen*

Fahrer und Mitfahrer müssen während der Fahrt die an den Sitzplätzen angebrachten Sicherheitsgurte oder sonstige Rückhaltevorrichtungen zur Verhinderung von unkontrollierter Bewegung anlegen:

- 1) in Personenkraftwagen;
- 2) in Bussen;
- 3) in Transportern;
- 4) in Lastkraftwagen;
- 5) auf dreirädrigen Mopeds und motorisierten Dreirädern, wenn Sicherheitsgurte zum Originalzubehör des Fahrzeugs gehören;
- 6) auf leichten vierrädrigen Kraftfahrzeugen, schweren vierrädrigen Kraftfahrzeugen und Geländefahrzeugen, wenn Sicherheitsgurte zum Originalzubehör des Fahrzeugs gehören.

§ 88

*Pflicht zur Benutzung des
Sicherheitsgurts und sonstiger
Rückhaltesysteme an Sitzen*

Fahrer und Mitfahrer müssen während der Fahrt die an den Sitzplätzen angebrachten Sicherheitsgurte oder sonstige Rückhaltevorrichtungen zur Verhinderung von unkontrollierter Bewegung anlegen:

- 1) in Personenkraftwagen;
- 2) in Bussen;
- 3) in Transportern;
- 4) in Lastkraftwagen;
- 5) auf dreirädrigen Mopeds und motorisierten Dreirädern, wenn Sicherheitsgurte zum Originalzubehör des Fahrzeugs gehören;
- 6) auf leichten vierrädrigen Kraftfahrzeugen, schweren vierrädrigen Kraftfahrzeugen und Geländefahrzeugen, wenn Sicherheitsgurte zum Originalzubehör des Fahrzeugs gehören;
- 7) in *Leichtfahrzeugen*.

Dieses Gesetz tritt am [Tag]. [Monat] 20
in Kraft.

Gesetz

zur Änderung von § 4 des Kfz-Steuergesetzes

Gemäß dem Beschluss des Parlaments
wird § 4 des Kfz-Steuergesetzes (1281/2003) auf die folgende Weise so *geändert*, wie er teilweise in den Gesetzen 235/2007 und 307/2018 enthalten ist:

Gültiges Gesetz

Entwurf

§ 4

§ 4

Steuerpflichtige Fahrzeuge

Steuerpflichtige Fahrzeuge

Die Kfz-Steuer ist für Fahrzeuge, die in den Klassen M und N registriert sind, zu entrichten. Für Fahrzeuge, die außerhalb Finnlands registriert wurden, sind ein fester Steuersatz und eine Verbrauchsteuer gemäß §§ 38-44 zu entrichten. Die Kfz-Steuer wird auch für Fahrzeuge entrichtet, die im Register hätten vermerkt werden sollen oder deren Nutzung im Verkehr an das Register hätte gemeldet werden sollen.

Die Kfz-Steuer ist für Fahrzeuge, die in den Klassen M und N registriert sind, *sowie für Leichtfahrzeuge, die der Klasse T angehören*, zu entrichten. Für Fahrzeuge, die außerhalb Finnlands registriert wurden, sind ein fester Steuersatz und eine Verbrauchsteuer gemäß §§ 38-44 zu entrichten. Die Kfz-Steuer wird auch für Fahrzeuge entrichtet, die im Register hätten vermerkt werden sollen oder deren Nutzung im Verkehr an das Register hätte gemeldet werden sollen.

Auf dem Fahrgestell montierte Arbeitsmaschinen werden nicht als Fahrzeug gemäß Absatz 1 angesehen, wenn es sich um ein Fahrzeug der Klasse N2 oder N3 handelt, das mit Spezialgeräten für die Arbeit ausgestattet ist und wenn dieses nicht zur Beförderung von anderen Gütern als Arbeitsgeräten und Bedarf für die Arbeit bestimmt ist.

Auf dem Fahrgestell montierte Arbeitsmaschinen werden nicht als Fahrzeug gemäß Absatz 1 angesehen, wenn es sich um ein Fahrzeug der Klasse N2 oder N3 handelt, das mit Spezialgeräten für die Arbeit ausgestattet ist und wenn dieses nicht zur Beförderung von anderen Gütern als Arbeitsgeräten und Bedarf für die Arbeit bestimmt ist.

Ein Fahrzeug, das im Verkehrsregister nicht in die Fahrzeugklasse M, N oder eine andere Fahrzeugklasse eingestuft wurde, wird bei der Besteuerung als der Fahrzeugklasse zugehörig betrachtet, der es gemäß den Rechtsvorschriften für den Straßenverkehr je nach der Ausführung des Fahrzeugs angehört.

Ein Fahrzeug, das im Verkehrsregister nicht in die Fahrzeugklasse M, N oder eine andere Fahrzeugklasse eingestuft wurde, wird bei der Besteuerung als der Fahrzeugklasse zugehörig betrachtet, der es gemäß den Rechtsvorschriften für den Straßenverkehr je nach der Ausführung des Fahrzeugs angehört.

Für die Entrichtung der Kfz-Steuer auf ein Leichtfahrzeug gelten die Bestimmungen des vorliegenden Gesetzes in Bezug auf Pkw.

Dieses Gesetz tritt am [Tag]. [Monat] 20
in Kraft.

Gesetz

zur Änderung von § 1 des Zulassungssteuergesetzes

Gemäß dem Beschluss des Parlaments
wird § 1 des Zulassungssteuergesetzes (1482/1994) auf die folgende Weise so *geändert*, wie er teilweise in den Gesetzen 5/2009 und 313/2018 enthalten ist:

Gültiges Gesetz

Entwurf

§ 1

Für einen Pkw (Klasse M1), Transporter (Klasse N1) und einen Bus (Klasse M2) mit einer Eigenmasse von unter 1 875 kg, Motorrad (Klasse L3 und L4) sowie ein sonstiges Fahrzeug der Klasse L ist vor der Eintragung des Fahrzeugs in das Verkehrsregister (Register) gemäß dem Gesetz über Verkehrsdienste (320/2017) bzw. vor dem Beginn der Nutzung in Finnland gemäß den Bestimmungen des vorliegenden Gesetzes die Zulassungssteuer an den Staat zu entrichten.

Sofern das vorliegende Gesetz keine anderslautenden Bestimmungen enthält, gelten für die Klassifizierung der Fahrzeuge und die technischen Eigenschaften der Fahrzeuge die Bestimmungen des Fahrzeuggesetzes (1090/2002) und die auf dessen Grundlage erlassenen Bestimmungen.

§ 1

Für einen Pkw (Klasse M1), Transporter (Klasse N1) und einen Bus (Klasse M2) mit einer Eigenmasse von unter 1 875 kg, *ein Leichtfahrzeug (Klasse T)*, Motorrad (Klasse L3 und L4) sowie ein sonstiges Fahrzeug der Klasse L ist vor der Eintragung des Fahrzeugs in das Verkehrsregister (Register) gemäß dem Gesetz über Verkehrsdienste (320/2017) bzw. vor dem Beginn der Nutzung in Finnland gemäß den Bestimmungen des vorliegenden Gesetzes die Zulassungssteuer an den Staat zu entrichten.

Sofern das vorliegende Gesetz keine anderslautenden Bestimmungen enthält, gelten für die Klassifizierung der Fahrzeuge und die technischen Eigenschaften der Fahrzeuge die Bestimmungen des Fahrzeuggesetzes (1090/2002) und die auf dessen Grundlage erlassenen Bestimmungen.

Für die Entrichtung der Zulassungssteuer für ein Leichtfahrzeug gelten die Bestimmungen des vorliegenden Gesetzes in Bezug auf Pkw.

Dieses Gesetz tritt am [Tag]. [Monat] 20
in Kraft.

Gesetz

zur Änderung von § 1 des Gesetzes über Kraftstoffzuschläge

Gemäß dem Beschluss des Parlaments
wird § 1 des Gesetzes über Kraftstoffzuschläge (1280/2003) folgendermaßen *geändert*:

Gültiges Gesetz

Entwurf

§ 1

§ 1

Geltungsbereich des Gesetzes

Geltungsbereich des Gesetzes

Für ein Fahrzeug, das mit einem Kraftstoff betrieben wird, der niedriger besteuert ist als Motorbenzin oder Dieselöl, wird gemäß den Bestimmungen dieses Gesetzes ein Kraftstoffzuschlag an den Staat gezahlt.

Für ein Fahrzeug, das mit einem Kraftstoff betrieben wird, der niedriger besteuert ist als Motorbenzin oder Dieselöl, wird gemäß den Bestimmungen dieses Gesetzes ein Kraftstoffzuschlag an den Staat gezahlt.

Das vorliegende Gesetz gilt für Fahrzeuge, die in Finnland oder einem anderen Land registriert wurden bzw. nicht registriert wurden und in Finnland genutzt werden.

Das vorliegende Gesetz gilt für Fahrzeuge, die in Finnland oder einem anderen Land registriert wurden bzw. nicht registriert wurden und in Finnland genutzt werden.

Für die Entrichtung des Kraftstoffzuschlags für ein Leichtfahrzeug der Klasse T gelten die Bestimmungen des vorliegenden Gesetzes in Bezug auf Pkw.

Dieses Gesetz tritt am [Tag]. [Monat] 20
in Kraft.

Gesetz

zur Änderung von § 114 des Umsatzsteuergesetzes

Gemäß dem Beschluss des Parlaments
 wird § 114 Absatz 3 des Umsatzsteuergesetzes (1501/1993) in der Fassung des Gesetzes 962/1998
 folgendermaßen geändert:

Gültiges Gesetz

Entwurf

§ 114

§ 114

 Die vorgenannten Bestimmungen gemäß Absatz 1 Ziffer 5 und Absatz 2 in Bezug auf Pkw gelten ebenfalls für ein Auto mit doppeltem Verwendungszweck.

 Die vorgenannten Bestimmungen gemäß Absatz 1 Ziffer 5 und Absatz 2 in Bezug auf Pkw gelten ebenfalls für ein Auto mit doppeltem Verwendungszweck *und für ein Leichtfahrzeug gemäß § 14 b, für das ein Fahrzeug der Klasse M1 umgebaut wurde.*

Dieses Gesetz tritt am [Tag]. [Monat] 20
 in Kraft.