

Tagung der Kraftfahrreferenten der Länder 2005

18. und 19. Oktober

Anras in Osttirol

Ergebnisse der Technikerrunde

KFG 1967

zu § 6 Genehmigung von landwirtschaftlichen Anhängern; Bremsanlagen:

Problemstellung:

da der Bestand an Zugfahrzeugen mit Einleiterbremsanlagen verbreitet gegeben ist, und ein und derselbe Anhänger von Zugfahrzeugen mit Einleiterbremsanlagen, sowie von Zugfahrzeugen mit Zweileiterbremsanlagen gezogen werden soll, werden weiterhin Anhänger, ausgerüstet mit beiden Bremsanlagen genehmigt.

Ergebnis:

die Diskussion ergab, dass für solche Anhänger die Genehmigung unter der Auflage einer höchsten zulässigen Geschwindigkeit von 25 km/h erteilt wird, wobei an der Rückseite des Anhängers eine 25 km Tafel anzubringen ist.

Diese Geschwindigkeitsgrenze gilt für beide Verwendungsmöglichkeiten, sowohl für den Betrieb des Anhängers mit der Einleiterbremsanlage, als auch für den Betrieb des Anhängers mit der Zweileiterbremsanlage.

Eine wechselweise Zuordnung von 25 km/h oder 40 km/h, entsprechend der Verwendung des jeweiligen Bremssystems, ist nicht zulässig, da ein- und demselben Fahrzeug nicht zwei unterschiedliche Höchstgeschwindigkeiten zugeordnet werden können.

zu § 11 KFG: Alternative Antriebssysteme

Problemstellung: Gibt es schon Erfahrungen bei der Genehmigung von Fahrzeugen mit Antrieb durch alternative Energie, wie Wasserstoff oder Brennstoffzelle?

Ergebnis: Die Umfrage ergab, dass bei den Ländern keine Erfahrungen mit Fahrzeugen mit Antrieb durch Wasserstoff oder Brennstoffzellen bestehen.

zu § 33 KFG - Umbau auf Wohnmobil:

Problemstellung: Welche Kriterien sind bezüglich der nachträglich eingebauten Sitzplätzen zu erfüllen?

Ergebnis: Für die Genehmigung nachträglich eingebauter Sitze sind folgende Nachweise erforderlich:

- hinsichtlich der Sitzfestigkeit entsprechend der RL 74/408/EWG über Sitze
- hinsichtlich der Verankerungen der Sicherheitsgurte entsprechend RL 76/115/EWG
- hinsichtlich der Sicherheitsgurte entsprechend RL 77/541/EWG.

Entsprechend der RL 77/541/EWG sind für Sitze in Fahrtrichtung jedenfalls Dreipunktgurte und bei solchen gegen die Fahrtrichtung jedenfalls Beckengurte vorzuschreiben.

Sitze quer zur Fahrtrichtung brauchen entsprechend der RL derzeit nicht mit Gurten ausgerüstet zu werden.

zu § 33 KFG:

Problemstellung: Fahrzeug der Klasse L7e (POLARIS) mit EU-Betriebserlaubnis. Es liegt ein Antrag auf Ausrüstung mit einem Schneeräumsystem vor.

Es stellt sich die Frage, ob entsprechende Änderungen in anderen Bundesländern bereits durchgeführt wurden bzw. diese werden. Unter welchen Auflagen bzw. Nachrüstungen könnte dies möglich sein (eventuell unter Berücksichtigung des Erlasses Zl.: 190500/7-II/B/5/00 vom 31.05.2000).

Ergebnis: Das Fahrzeug bleibt der Klasse L7e zugehörig. Die Anbauplatte wird als zusätzlicher Anbauteil betrachtet und die daran angebaute Geräte als Ladung.

zu § 33 KFG 1967 – Änderungskatalog:

Problemstellung: Erlass Zl. 190500/2-II/ST4/04 (Änderungsliste), Frontschutzbügel.

Hier ist vorgeschrieben: „erforderliche zusätzliche Nachweise werden bei Prüfung festgelegt“.

Andererseits wird keine Eintragung in das Genehmigungsdokument vorgeschrieben.

Ergebnis: Bei der nächsten Überarbeitung der Änderungsliste (voraussichtlich im Frühjahr 2006) sollte in der Spalte „hat zur Folge“ die Eintragung „E“ vorgenommen werden.

KDV

zu § 4 Abs. 4 KDV Laufflächenbreite bei Beurteilung der Profiltiefe:

Problemstellung: Die Tiefe der für die Ableitung des Wassers von der Lauffläche des Reifens erforderlichen Vertiefungen des Laufstreifens (Profiltiefe) muss im mittleren Bereich der Lauffläche, der etwa drei Viertel der Laufflächenbreite einnimmt, - bei PKW - am gesamten Umfang mindestens 1,6 mm betragen. Ebenso werden bei PKW entsprechende Indikatoren in den Profilrillen vorgeschrieben, welche deutlich erkennbar machen sollen, ob die Mindesttiefe der Vertiefungen erreicht ist.

Die Praxis hat gezeigt, dass bei einigen am Markt befindlichen modernen Reifenprofilen die mit Indikatoren versehenen Profilrillen sich nur etwa über die halbe Laufflächenbreite verteilen. Es stellt sich somit die Frage, ob bei der Beurteilung einer ausreichenden Profiltiefe in solchen Fällen die durch die Indikatoren begrenzte Breite oder unabhängig davon der mittlere Bereich der Lauffläche, über etwa drei Viertel der Laufflächenbreite, maßgebend ist.

Ergebnis: Der Text in der Richtlinie 89/459/EWG, aus der diese Formulierung stammt, bezieht sich auf die Profiltiefe des „Hauptprofils“ der Lauffläche. Als „Hauptprofil“ gelten die breiten Profilrillen im mittleren Bereich der Lauffläche, der etwa drei Viertel der Laufflächenbreite einnimmt. Da die Laufflächenbreite eines Reifens nicht als Maß vorliegt und an sich nur sehr ungenau bestimmt werden kann, und wie auch der Ausdruck „etwa“ indiziert, handelt es sich bei dieser Angabe nur um eine ungefähre Beschreibung des Bereiches, der gemeint ist. Bei der Beurteilung der Profiltiefe sollten daher, falls vorhanden, nur jene Profilrillen in Betracht gezogen werden, die mit Indikatoren ausgestattet sind.

zu § 4 Abs. 4c KDV und RL 92/23/EWG, Anhang IV - Verwendung von Winterreifen nur an einer Achse

Problemstellung: Im Protokoll der KFR-Tagung im Oktober 2000 in Gödersdorf wurde festgestellt, dass die Verwendung von Winterreifen an nur einer Achse eines Kraftwagens mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3500 kg und einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h nach Gemeinschaftsrecht zulässig ist und eine Änderung der KDV in Aussicht gestellt, die allerdings noch nicht erfolgt ist.

Auch Fahrschulen haben diese Feststellung schon aufgegriffen.

Ist es denkbar, dass Typgenehmigungen von Reifen die Verwendung an allen Rädern vorschreiben?

Falls dieser sicherheitstechnische Rückschritt tatsächlich umgesetzt werden muss, muss auch die Vorschrift über die Verwendung von Winterreifen mit Profiltiefen um 4 mm (§ 4 Abs. 4c KDV) angepasst werden.

Ergebnis: Die Bestimmungen in der Richtlinie 92/23/EWG Anhang IV, Abs. 3.2 betreffen die Montage der Bereifung von Fahrzeugen für die Erlangung einer EU-Betriebserlaubnis und können nicht auf die Bedingungen, die für den weiteren Betrieb des Fahrzeuges, insbesondere für die Verwendung von Matsch- und Schneereifen, gelten, angewendet werden. Es kann somit nicht argumentiert werden, dass bei Einhaltung der Bestimmungen der Richtlinie (achsweise Verwendung von Reifen gleicher Type) die Vorschriften über die Verwendung von Matsch- und Schneereifen des § 4 Abs.4c KDV 1967 nicht eingehalten sein müssen, da es sich um völlig unterschiedliche Sachverhalte handelt. Bei der EU-Richtlinie handelt es sich um Bestimmungen für die Erlangung einer Betriebserlaubnis, und bei den KDV-Vorschriften um die Ausrüstung eines Fahrzeuges für den sicheren Betrieb bei besonderen Fahrbahnzuständen.

Die diesbezügliche Aussage im Protokoll der KFR-Tagung im Oktober 2000 in Gödersdorf kann nicht aufrechterhalten werden und wird daher aufgehoben.

zu § 21d KDV:

Problemstellung: Wie der BAV aus Gesprächen mit Fahrzeugimporteuren und Anfragen aus Zulassungsstellen bekannt wurde, sind in manchen Bestätigungen für die Zulassung wesentliche Abweichungen von den Daten in den Übereinstimmungsbescheinigungen festzustellen, wobei die Daten in der Übereinstimmungsbescheinigung mit den tatsächlichen Daten und den Daten im Beschreibungsbogen übereinstimmen. Dies betrifft auch leicht überprüfbare Merkmale wie zB die Anzahl der Zylinder oder Datum der Genehmigung. Es handelt sich dabei augenscheinlich meist um Schreibfehler.

Ergebnis: Es wird seitens der BAV darum ersucht, bei der Erstellung der Daten in der Bestätigung für die Zulassung mehr Sorgfalt walten zu lassen.

§ 21 d(5) KDV: Bestätigung für die Zulassung: Fehler im COC-Dokument:

Problemstellung: Immer wieder kommt es vor, dass bei Ausstellung einer Bestätigung für die Zulassung Fehler im COC-Dokument erkannt werden. Diesbezüglich wurde bereits in einem § 34 Arbeitskreis (179.415/0002-II/ST4/2004 vom 14.11.2004) entschieden, dass ein COC-Dokument in die § 21d Bestätigung zu übernehmen ist, auch einschließlich allfälliger Fehler.

Ergebnis: Da die Vorgangsweise bei fehlerhaften Angaben im COC-Papier gesetzlich nicht geregelt ist, wird eine individuelle Entscheidung entsprechend des konkreten Fehlers, vorgeschlagen. Es bieten sich die folgenden Möglichkeiten an:

- Handelt es sich offensichtlich um einen Schreibfehler (z.B.: Zylinderzahl), so kann mit dem richtigen Wert weitergearbeitet werden.

- Erscheinen beispielsweise Messergebnisse nicht plausibel (z.B.: Wert für den Nahfeldpegel, der aber mit dem Wert auf dem Fabrikschild übereinstimmt), so ist der angegebene Wert zu verwenden.
- Sind Daten so zweifelhaft, dass die Zuordnung von Fahrzeug und COC-Dokument in Frage zu stellen ist, so ist eine Bestätigung zu verweigern. Bei Nachweis der entsprechenden Daten besteht die Möglichkeit einer Einzelgenehmigung. Jedenfalls ist die BAV, Ing. Wurst über das fehlerhafte COC-Dokument zu informieren, damit weitere Schritte unternommen werden können.

Allgemeines:

Problemstellung: Auf Grund unterschiedlicher Interpretationen wird vorgeschlagen, in der Technikerrunde das Thema „Ausnahmekontingente für Kleinserien“ zu diskutieren. Angestrebt werden sollte eine einheitliche Vorgangsweise im Hinblick auf die Vorgaben gemäß Artikel 8 und Anhang 12 der Richtlinie 70/156/EWG.

Ergebnis: Im Zuge der Diskussion wurde festgestellt, dass der konkrete Anlassfall (Einzelgenehmigung Ford Mustang 2005) nicht unter die Bestimmungen über „Ausnahmekontingente für Kleinserien“ gem. der Rili. 70/156 EWG fällt, da es sich um ein Großserienprodukt handelt, das, ohne EU-Betriebserlaubnis, importiert wird und national einzeln genehmigt werden soll. Hier ist gemäß Erlass Zl. 190.500/3-II/A/5/98 vom 29.06.1998 über „Genehmigung von außerhalb des EWR-Raumes importierten Fahrzeugen der Klasse M1 –Fahrzeuge ohne EU-Betriebserlaubnis“ vorzugehen.