

## Protokoll über die Besprechung vom 15./16. Oktober 2002

in Bad Ischl mit den Verkehrsreferenten der Bundesländer über kraftfahrrechtliche und kraftfahrtechnische Fragen<sup>1</sup>

### **KFG 1967**

#### Zu § 2 Abs. 1:

##### Zu Z 1:

Elektro-Transporter der Fa. Graf Carello Elektrofahrzeug GmbH gelten als Kraftfahrzeuge i.S. KFG 1967 und sind deshalb als Fahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h einzustufen.

##### Zu Z 8 und 21:

Die Abgrenzung zwischen LKW und selbstfahrender Arbeitsmaschine ist oftmals schwierig. Grundsätzlich muss eine selbstfahrende Arbeitsmaschine nicht zwangsläufig auf der Straße oder während der Fahrt arbeiten. Weist das Fahrzeug eine Nutzlast bzw. eine Ladefläche auf, so hat jedenfalls eine Einstufung als LKW zu erfolgen. Unter „Art des Aufbaus“ ist der allenfalls vorhandene Spezialaufbau näher zu beschreiben.

Entsprechend ist ein Fahrzeug ohne Ladefläche mit aufgebautem Kran und Montagekorb daher ebenso als selbstfahrende Arbeitsmaschine einzustufen wie ein Mischfutteraufbereitungsfahrzeug.

Pferdetransporter sind grundsätzlich als LKW einzustufen. Weist der Pferdetransporter jedoch auch eine Wohnkabine auf, welche flächenmäßig mehr als 50 % der gesamten Ladefläche ausmacht, so ist das Fahrzeug jedenfalls als Spezialkraftfahrzeug einzustufen.

Ein Inspektionsfahrzeug für die Kanalisation mit Spezialaufbau ist als Spezialkraftfahrzeug einzustufen.

##### Zu Z 15:

Entsprechend der RL 92/61/EWG Art. 1, Z. 2. ist ein zweirädriges Kraftfahrzeug als Kraftrad der Klasse L3 einzustufen, sobald der Hubraum von 50 ccm bei innerer Verbrennung und/oder eine Geschwindigkeit von 45 km/h überschritten wird. Somit ist auch ein einspuriges Kraftrad mit 50 ccm Motor und einer Bauartgeschwindigkeit von 50 km/h als Kraftrad der Klasse L3 einzustufen.

##### Zu Z 26b:

Die Definition des Zentralachsanhängers ist den einschlägigen EU-Richtlinien entnommen. Eine Stützlast von 1.000 kg darf daher nicht überschritten werden.

---

<sup>1</sup> Werden im Protokoll Paragraphen ohne Beifügung einer besonderen Bezeichnung zitiert, so handelt es sich um Stellen des Kraftfahrzeuggesetzes 1967

Zu Z 28d:

Leichenwagen werden entsprechend der RL 70/156/EWG grundsätzlich als Fahrzeuge der Klasse M eingeteilt. Es gibt eine Reihe von Ausnahmen, welche in der Anlage XI geregelt sind. Die Zuordnung zur Fahrzeugklasse N kann nur dann erfolgen, wenn das Fahrzeug eindeutig von einem Fahrzeug der Klasse N abgeleitet worden ist.

Der Begriff Leichenwagen ist hinkünftig unter „Art des Aufbaus“ anzugeben ( siehe dazu auch Erlass 190.500/7-II/B/5/02).

Zu § 4:

1.) Der Erlass vom 16. März 1987, Zl. 439.342/1-IV/2/87 betreffend die Bestimmung der Fahrzeuglänge bei Autotransportern ist nach wie vor aufrecht und zu beachten.

2.) Landwirtschaftliche Anhängewagen mit 4 Achsen und einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von 32 Tonnen für die Beförderung von teilbaren Gütern sind nicht zu genehmigen, da die gesetzlichen Voraussetzungen dafür nicht erfüllt sind.

Zu § 5:

Bereits jetzt ist die gesetzliche Basis geschaffen, dass nichtgenehmigte Fahrzeugteile und Ausrüstungsgegenstände nicht feilgeboten werden dürfen. Die Überwachung des Zubehörhandels ist jedoch äußerst schwierig.

Hinsichtlich der Verwendung von anderen, aufgrund einer EU-Betriebserlaubnis genehmigten Teilen sollte man sich am deutschen System orientieren, das z.B. das Mitführen der Genehmigung sowie einer Einbaubestätigung eines befugten Betriebes vorsieht. Es wäre auch zweckmäßig, eine Datenbank über genehmigte Teile einzurichten.

#### Zu § 7:

In Verbindung mit § 4 Abs. 6 zehnter Satz KDV 1967 dürfen an lenkbaren Rädern von Kraftfahrzeugen nachgeschnittene Reifen nicht verwendet werden. Diese nationale Bestimmung zählt zu den Fahrzeug-Ausrüstungsvorschriften und kann daher nicht auf ausländische Fahrzeuge angewendet werden. Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen dürfen in dem Zustand, in welchem sie in ihrem Heimatstaat verwendet werden dürfen, auch in den anderen Mitgliedstaaten der internationalen Verkehrsübereinkommen verwendet werden.

#### Zu § 20 Abs. 5:

1.) lit. g: Blaulicht für Tierärzte:

Wenn es sich um ein verkehrsreiches Gebiet handelt und kein mit einem Tierarzt besetzter Rettungsdienst zur Verfügung steht, so kann für die Erbringung dringender tierärztlicher Hilfe einem Tierarzt Blaulicht bewilligt werden.

2.) Unter dem Begriff "Rettungsdienst" im Sinne des § 20 Abs. 5 lit. c fällt auch die Tierrettung. Jedoch ist darauf zu achten, dass von dieser speziell ausgestattete Fahrzeuge eingesetzt werden (vgl. ADE III zu dieser Bestimmung).

3.) Blaulicht für Feuerwehren:

Gemäß § 20 Abs. 1 lit. d darf Blaulicht bei Feuerwehrfahrzeugen ex lege geführt werden. Gemäß § 20 Abs. 5 lit. a kann Blaulicht für Fahrzeuge bewilligt werden, die zur Verwendung ausschließlich oder vorwiegend für Feuerwehren bestimmt sind. Unter Abs. 1 fallen somit die herkömmlichen Feuerwehrfahrzeuge im Sinne des § 2 Abs. 1 Z 28 (nach der Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Verwendung für Feuerwehren bestimmt). Unter die Bewilligungspflichtigen würden die anderen von Feuerwehren verwendeten Fahrzeuge wie z.B. Kommandofahrzeuge fallen. Seitens der Länder ergeht der Vorschlag, die Bestimmungen insofern zu ändern, als unter Abs. 1 alle Fahrzeuge der Feuerwehren von Gebietskörperschaften sowie freiwilligen Feuerwehren ex lege Blaulicht führen sollten und andere Privatfeuerwehren unter die Bewilligungspflicht des Abs. 5 fallen sollten.

4.) Ärzte in Rufbereitschaft gem. lit. h:

Das blaue Drehlicht darf nur für dringende Einsatzfahrten am Fahrzeug von außen sichtbar angebracht sein und ist sofort nach Beendigung derselben wieder zu entfernen und von außen nicht sichtbar zu verstauen.

Im Bescheid wäre deshalb auch eine entsprechende Auflage betreffend Entfernung der Warnleuchten mit blauem Licht vorzuschreiben.

#### Zu § 24a:

Die Verantwortung für die Einstellung des Geschwindigkeitsbegrenzers trägt grundsätzlich der gemäß § 24a ermächtigte Gewerbetreibende. Ist die Geschwindigkeit zu hoch eingestellt und die Plombierung unbeschädigt, so ist zweifellos der ermächtigte Betrieb zur Verantwortung zu ziehen. Ist hingegen die Plombierung beschädigt und liegt somit ein unzulässiger Eingriff vor, so trägt der Unternehmer bzw. der Lenker die Verantwortung, wobei jedoch in diesen Fällen die Zumutbarkeit der Kenntnis der Veränderung zu prüfen ist.

Nach bisheriger Ansicht musste die Geschwindigkeit  $V_{\text{set}}$  bei Fahrzeugen der Klasse N3 auf 85 km/h eingestellt sein. Dabei wurde eine Gerätetoleranz von 5 km/h angenommen. Aufgrund einer Entscheidung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften (ABl. C 222/95) ist es jedoch zulässig, diese bei Geräten mit geringeren Toleranzen auch geringfügig

höher einzustellen. Es ist somit nicht zwingend der Wert 85 km/h einzustellen, sondern es muss auch eine Einstellung auf 89 km/h akzeptiert werden. Es muss jedoch immer sichergestellt sein, dass die Geschwindigkeit mit 90 km/h begrenzt bleibt. Die Aussage zu § 24a im Protokollerlass 170.303/3-II/B/7/97 wird aufgehoben.

#### Zu § 30:

Es kommt vor, dass Typenscheine mit Datenblättern mit falschem Inhalt ausgeliefert werden. Solange das betreffende Fahrzeug nicht zugelassen wurde, kann dies vom Typenscheinaussteller wieder korrigiert bzw. von ihm das Datenblatt ausgetauscht werden. Wurde das Fahrzeug bereits zugelassen, so kann eine Änderung nur durch die Einzelgenehmigungsbehörde erfolgen. Dabei handelt es sich um kostenpflichtige Änderungen.

#### Zu § 30 Abs. 5:

Die Neuregelung hinsichtlich der Eintragung der Vorbesitzer stößt vereinzelt noch auf Probleme und Unsicherheiten. Es wird aber allgemein vereinbart, dass wenn die Angaben dazu ungenau sind, jedenfalls die Anzahl der Vorbesitzer ausreicht. Es müssen nicht zwingend Namen und Adressen eingetragen werden.

#### Zu § 31:

1.) Die zuletzt vertretene Ansicht hinsichtlich der Genehmigung von Saugtankfahrzeugen bleibt einhellig aufrecht. Diese sind weiterhin als Lastkraftwagen der Klassen N einzustufen.

2.) Fahrzeuge mit einer EU-Betriebserlaubnis sind bereits genehmigt und benötigen keine weitere Genehmigung in Österreich. Für die Zulassung ist aber ein Typenschein oder eine Bestätigung für die Zulassung erforderlich. Dies gilt auch für Fahrzeuge mit EU-Betriebserlaubnis, die aus Nicht-EU-Mitgliedsländern importiert werden.

#### 3.) Abgaben:

Die Vorgangsweise hinsichtlich der Verrechnung der Verwaltungsabgabe bei der Genehmigung eines Fahrzeuges in mehreren Varianten ist unterschiedlich. Weiters ist auch die Vorgangsweise der Länder hinsichtlich der Verrechnung von Verwaltungsabgaben bei Änderungen gemäß § 33 uneinheitlich. (Verwaltungsabgabe für jede Änderung, jeweils für bestimmte Änderungsgruppen bzw. generell nur eine Verwaltungsabgabe unabhängig davon, wie viele Änderungen erfolgt sind.)

Diesbezüglich wird eine Änderung der Bundesverwaltungsabgabenverordnung gewünscht, wo ausdrücklich geregelt wird, dass bei mehreren Änderungen auch die doppelte Verwaltungsabgabe zu entrichten ist.

#### 4.) Skartierung:

Die Frage der Skartierung von Genehmigungsakten ist im KFG nicht geregelt. Die Akten sollten daher für die gesamte Lebensdauer des Fahrzeuges verfügbar sein. In der Praxis stellt sich jedoch das Problem, dass die zahlreichen Akten nicht archiviert werden können. Es gibt daher in einigen Ländern Skartierungsregelungen. Wird nach der Skartierung eines solchen Aktes jedoch ein Duplikat benötigt, dann wird eine neue Einzelgenehmigung durchgeführt, was im § 31 nicht ausdrücklich geregelt ist. Es wird daher eine ausdrückliche Regelung im Gesetz gewünscht, z.B. dass Einzelgenehmigungsakten nach 15 Jahren skartiert werden dürfen. Falls danach ein Duplikat eines Einzelgenehmigungsbescheides benötigt wird, ist eine

Einzelgenehmigung unter Zugrundelegung der zum Zeitpunkt der erstmaligen Genehmigung des ggst. Fahrzeuges geltenden Bestimmungen durchzuführen.

5.) Berücksichtigt der Arbeitnehmerschutzvorschriften:

Arbeitnehmerschutzvorschriften sind bei der kraftfahrrechtlichen Genehmigung nicht zu berücksichtigen und sind daher auch nicht zu prüfen, z.B. ist bei einem als Verkaufsstand ausgeführten Anhänger nicht auch die ausreichende Innenraumhöhe für das Verkaufspersonal mitzuprüfen. Dies gilt auch für Kran, Seilwinden, Hebebühnen etc. Die kraftfahrrechtlichen Bestimmungen sollen lediglich die Verkehrs- und Betriebssicherheit während der Fahrt sicherstellen.

Zur Vermeidung von Missverständnissen wäre diese Thematik auch an das Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten heranzutragen.

Zu § 33:

Delegierungen an andere Bundesländer:

Im § 33 ist die Möglichkeit nicht vorgesehen, das Verfahren an einen anderen Landeshauptmann zu delegieren. Im Rahmen des durchzuführenden Verfahrens hat die zuständige Behörde aber gem. AVG sehr wohl die Möglichkeit, eine andere Behörde zu ersuchen, eine Beweisaufnahme für sie durchzuführen.

2.) Farbänderung:

Änderungen der Farbe des Kraftfahrzeuges sind im Sinne der Erlässe 179.485/55-II/B/7/99 und 179.403/1-II/B/5/02 der Zulassungsstelle anzuzeigen. Eine Anzeige beim Landeshauptmann ist nicht erforderlich.

3.) Abs. 3a; gebührenrechtliche Beurteilung:

Das Anzeigeverfahren gem. § 33 ist grundsätzlich stempelgebührenfrei.

§ 33 Abs. 3a legt allerdings eine Antragspflicht fest, die als hier getroffene Sonderregelung auch gebührenpflichtig ist. Die vom Antragsteller gewünschte Genehmigung bzw. Änderung liegt im ausschließlichen Interesse des Antragstellers.

Zu § 44:

Aufhebung der Zulassung:

Seitens des Verkehrsamtes der BPD Wien wird berichtet, dass jährlich ca. 70.000 Nichthaftungsanzeigen einlangen und die Einbringung der Tafel zum Teil unlösbare Probleme bereitet. Angestrebt wird eine Lösung durch Änderung der bestehenden gesetzlichen Vorschriften. So könnten die Nachhaftungsfristen entsprechend verlängert werden oder der Status der Kennzeichentafel als öffentliche Urkunde beseitigt werden. Auch eine Lösung über die Finanzierung von Schäden aus dem Verkehrsopferfonds ist möglich.

Zu § 48 iVm § 57a:

Die im Erlass vom 5.9.2000, Zl. 179.485/12-II/B/7/00 im Punkt 4.2 angeordnete Vorgangsweise betreffend Begutachtungsplakette für Deckkennzeichen an Exekutivfahrzeugen bleibt weiterhin aufrecht.

Zu § 57a:

1.) Bei Diebstahl, Verlust- oder Ungültigerklärung eines Begutachtungsstellenstempels erfolgen derzeit Verständigungen mittels schriftlicher Erlässe.

Vorteilhaft wäre eine Aufnahme in die Datenbank des Versicherungsverbandes, wodurch dieser Punkt vom System überprüft werden könnte. Somit würde die mühsame Überprüfung anhand der schriftlichen Erlässe in Papierform entfallen.

2.) Die von einem eigenen Arbeitskreis erarbeitete Qualitätssicherungsrichtlinie für die § 57a Begutachtung ist nicht mehr ganz aktuell. Ein Arbeitskreis wäre daher neuerlich einzuberufen um gezielte Überarbeitungen vorzunehmen.

3.) Bei den ermächtigten Einrichtungen stellt sich auch bei der Begutachtung eigener Fahrzeuge nicht die Frage der Befangenheit. Es wurde seinerzeit eine derartige Ansicht insbesondere im Hinblick auf Schwerfahrzeuge vertreten, einen diesbezüglichen Bescheid hat der UVS Burgenland aber behoben. Die ermächtigten Einrichtungen müssen im Hinblick auf die Qualitätssicherungsstandards bei der Begutachtung eigener Fahrzeuge besonderes Augenmerk anlegen.

#### Zu § 56:

Die Einhebung des Kostenersatzes ist gemäß Abs. 4 nur vorgesehen, wenn schwere Mängel festgestellt werden. Weiters ist der Kostenersatz dann zu entrichten, wenn die besondere Überprüfung innerhalb der Fristen des § 57a Abs. 3 noch vor der nächsten fälligen Begutachtung durchgeführt wird und die Überprüfung bei positivem Ergebnis die nächste Begutachtung ersetzt. Ungeregt ist jedoch der Fall, wenn das Fahrzeug nach einer Anzeige oder Prüfung durch die Exekutive bei der § 56 Überprüfung wieder in den genehmigten Zustand rückgebaut ist oder die Mängel behoben sind. Für diesen Fall ist kein Kostenersatz vorgesehen.

#### Zu § 58:

Bei der Erstellung von Gutachten gemäß § 58 ist durch den Sachverständigen auch zu vermerken, ob die Mängel für den Lenker oder Zulassungsbesitzer während bzw. vor Antritt der Fahrt erkennbar bzw. vermeidbar gewesen sind.

Es wären Richtlinien und Grenzwerte für Kennzeichentafelabnahmen insbesondere bei Überschreitung der zulässigen Abgas- und Lärmwerte festzulegen. Die neu installierte § 57a-Arbeitsgruppe soll entsprechende Vorschläge erarbeiten.

#### Zu § 82 Abs. 8:

1.) Werden im Ausland (in der Regel in Deutschland) zugelassene Firmenfahrzeuge durch Beschäftigte mit Hauptwohnsitz in Österreich verwendet, so fällt dies unter § 82 Abs. 8. Der Gegenbeweis, dass der dauernde Standort des Fahrzeuges aber nach wie vor im Ausland liegt, wird aber erbracht werden können, da die bei dem ausländischen Unternehmen beschäftigte Person mit Hauptwohnsitz im Inland nicht aus eigenem Gutdünken über das Fahrzeug verfügen kann, sondern mit diesem Firmenfahrzeug Aufträge bzw. Arbeiten für das Unternehmen in Österreich durchführt. Es empfiehlt sich, wenn der Betreffende von vornherein eine Bestätigung seines Arbeitgebers mitführt, aus der sein Arbeitsverhältnis sowie die Tatsache, dass mit dem gegenständlichen Fahrzeug Firmenaufträge in Österreich durchgeführt werden, hervorgeht. Damit könnte von vornherein die Einleitung eines Verfahrens vermieden werden.

2.) Die strenge Vorgangsweise gem. § 82 Abs. 8 kommt nur bei Personen mit Hauptwohnsitz in Österreich zum Tragen. Für Personen ohne Hauptwohnsitz im Bundesgebiet kommt nicht § 82 Abs. 8 sondern die Regelung des § 79 zur Anwendung.

Das Vorliegen oder Nichtvorliegen des Hauptwohnsitzes in Österreich ist daher die maßgebliche Frage und muss in einem Verfahren gem. § 82 Abs. 8 eindeutig abgeklärt werden.

Zu § 102 Abs. 12:

1.) Die neuen strengen Bestimmungen der lit. g betreffend Überladungen differenzieren nicht zwischen PKW und LKW. Da bei Überladungen im Ausmaß von 2 bis 5 % im PKW-Bereich noch nicht von einer Gefährdung gesprochen werden kann bzw. diese Grenzen oftmals im Toleranzbereich der Waagen liegen, bestehen keine Bedenken, wenn die strenge Regelung für den PKW-Bereich nicht so rigoros angewendet wird.

2.) Es wird eine Änderung des KFG angeregt, damit die Kosten der Zwangsmaßnahmen dem verantwortlichen Zulassungsbesitzer oder Lenker des überladenen Fahrzeuges (z.B. Verbringung des überladenen Fahrzeuges an einen geeigneten Umladeplatz durch Straßenaufsichtsorgane, ....) vorgeschrieben werden können. Weiters sollte dabei auch gleich die Möglichkeit der Sicherstellung von Gegenständen vorgesehen werden.

3.) Da es derzeit keine gesetzliche Regelung gibt, ab welchen Überschreitungen der höchstzulässigen Abmessungen Zwangsmaßnahmen zu setzen sind, kommt es häufig zu Schwierigkeiten, wenn überlange, überbreite oder überhohe Fahrzeuge von der Exekutive angehalten werden. Es wird von Länderseite dringend gewünscht, auch in diesen Fällen, ähnlich den Bestimmungen bei Überladung einheitliche Regelungen zu schaffen. Es wäre daher eine kleine Arbeitsgruppe (mit Tirol, BPA und BMI) einzuberufen um solche Richtlinien zu erarbeiten.

Zu § 108 iVm § 109:

Zur Frage, ob die Anmeldung für die Fahrschul Ausbildung auch außerhalb der bewilligten Fahrschulräumlichkeiten erfolgen darf (z.B. in einem „Anmeldebüro“) wurde bisher vom BMVIT verneint, da die Tätigkeit der Fahrschulen standortbezogen sei und es nur einen bewilligten Standort geben kann.

Der UVS Niederösterreich hat sich dieser Rechtsansicht aber nicht angeschlossen und in einem Erkenntnis ausgesprochen, dass die Anmeldung für einen Fahrschulkurs sehr wohl auch außerhalb der bewilligten Fahrschulräumlichkeiten erfolgen darf.

Zu § 112 Abs. 3:

Aufgrund der Änderung durch die 21. KFG-Novelle ist in der Bezeichnung der Fahrschule jedenfalls der Familienname des Fahrschulbesitzers anzuführen. Eine Fahrschule muss daher im rechtsgeschäftlichen Verkehr unter dieser Bezeichnung auftreten.

Zu § 114 Abs. 7:

Durch das Verwaltungsreformgesetz 2001 wurde auch die Fahrschulinspektion auf die Bezirksverwaltungsbehörde verlagert. Bisher wurden vom Landeshauptmann so genannte Fahrschulinspektoren bestellt.

Aufgrund der neuen Rechtslage ist nunmehr die Bezirksverwaltungsbehörde für diese Fragen zuständig. Es können aber auch die bisherigen Fahrschulinspektoren des Amtes der Landesregierung von den Bezirksverwaltungsbehörden diesbezüglich beauftragt oder bestellt werden. Die durchzuführenden Kontrollen können weiterhin vom Landeshauptmann koordiniert und gesteuert werden.

## **KDV 1967**

### Zu § 18:

Rückfahrwarner sind für PKW und N1-Fahrzeuge nicht vorgesehen und können für solche auch nicht bewilligt werden. Da speziell bei einem PKW ausreichende Sicht nach allen Seiten und insbesondere nach hinten gegeben ist, besteht kein Grund einen Rückfahrwarner einzubauen und zu bewilligen.

### Zu § 52 iVm § 54:

Aufgrund der Vielfalt der im Bereich Landwirtschaft eingesetzten Geräte sind die Unterscheidungen zwischen Anbaugerät (mit Stützrad) und Anhänger bzw. Anhängerarbeitsmaschine oft problematisch. Es sollte jedoch eine einheitliche, praxisgerechte Unterscheidungsmöglichkeit gefunden werden, wobei die derzeitigen Erleichterungen für Anbaugeräte nicht wegfallen sollten. Würde man diese z.B. bei Überbreite nunmehr als Anhänger einstufen und somit Routenbewilligungen erforderlich werden, würde dies zu unnötigem Verwaltungsaufwand führen.

Ein mögliches Abgrenzungskriterium wäre z.B. die gelenkige Verbindung mit der Zugmaschine. Geräte, die nicht gelenkig mit der Zugmaschine verbunden sind, wären sodann als Anbaugeräte einzustufen, auch wenn diese auf Stützrädern gezogen werden. Gelenkig verbundene Geräte könnten als Anhänger und Anhängerarbeitsmaschine angesehen werden, unerheblich ob an der Anhängervorrichtung oder z.B. an der Ackerschiene angehängt.

Ein anderes Abgrenzungskriterium für Anbaugeräte wäre z.B. die Möglichkeit der Übertragung eines Drehmomentes.

Eine einheitliche Lösung kann derzeit nicht gefunden werden, mögliche Lösungsvorschläge von Seiten der Länder sollen dennoch an das BMVIT geschickt und in einer kleinen Arbeitsgruppe besprochen werden.

### Zu § 66:

Die Sachverständigenvergütung für Fahrlehrer/Fahrschullehrerprüfungen wird derzeit schon in allen Bundesländern außer Salzburg den Prüfungskandidaten gem. § 76 AVG vorgeschrieben. Ab 1. Jänner 2003 wird das auch in Salzburg so gemacht.

Gewünscht wird eine der FSG-PV nachgestaltete Regelung, wonach der Kandidat bei Abmeldung innerhalb eines bestimmten Zeitraumes von der Prüfung diese Gebühr bzw. einen Teil davon zu entrichten hat.

## **Sonstiges**

Die nächste Ländertagung findet am 21. und 22. Oktober 2003 in Werfenweng im Land Salzburg statt.

## Technikerrunde 2002:

### KFG 1967:

#### 1.) § 2- Umbau auf Lkw - Vergitterung seitlicher Verglasungen

Gemäß ADE zu § 2 KFG 1967 ist im Laderaum eines LKW's auch ein Schutz seitlicher Verglasungen erforderlich. Ein angeschraubtes Gitter wird hierbei als ausreichender Schutz angesehen. Mit Erlass 440.550/I-I/8-89 ist die Festigkeit der vorderen, die mitfahrenden Personen schützenden Trennwand definiert. Für sich darin befindliche Fenster aus Sicherheitsglas gilt, dass diese, sofern sie den Festigkeitsanforderungen entsprechen, nicht mit Schutzblenden wie z.B. Gittern geschützt sein müssen. Es stellt sich die Frage, ob diese Vorgangsweise auch bei seitlichen Verglasungen zulässig ist.

Mit der 22. Novelle zum KFG 1967 sollen nun auch Bestimmungen zur Ladungssicherung aufgenommen werden, wobei es dem Lenker obliegt, die Ladung so im Fahrzeug zu sichern, dass es zu keinen Gefährdungen anderer, vor allem aber der mitgeführten Personen kommen kann. Im Hinblick auf diese neuen Bestimmungen sollten für die Zukunft die Regelungen für die Ausgestaltung der Ladefläche und der Abtrennung zu den zusätzlich beförderten Personen und nach außen entsprechend flexibler gestaltet werden. Sicherheitsglas nach der ECE-Regelung Nr. 43 erfüllt die geforderten Festigkeitsanforderungen üblicherweise aber nicht, sondern weist nur ein spezielles Splitterverhalten auf.

Deshalb sind die Kraftfahrreferenten der Überzeugung, dass ein Gitter vor Verglasungen notwendig ist. Es wird festgelegt, dass die Bestimmungen im Erlass 440.550/I-I/8-89 auch auf seitliche Scheiben anzuwenden sind.

Das Gitter muss eine der auftretenden Belastung entsprechende Festigkeit aufweisen, wobei die Maschenweite so zu wählen ist, dass auch ein Schutz vor Ladung mit geringem Querschnitt gegeben ist (Maschenweite 25 mm +/- 10 mm, Stärke des Gitters ca. 5mm). Entsprechend sind auch Trenngitter zu beurteilen, die gegenwärtigen Bestimmungen werden demnach überarbeitet.

#### 2.) § 7- Radabdeckung

##### 2.1.) bei Omnibussen:

Immer wieder werden Omnibusse, bei denen die Radabdeckung mangelhaft ausgeführt sind, vorgeführt, wobei dies damit begründet wird, dass keine ausreichenden Radabdeckungen verfügbar sind. Bei Beanstandungen durch den Sachverständigen wird diese jedoch in den meisten Fällen nachgerüstet. Auch wenn Fahrzeuge der Klassen M<sub>2</sub> und M<sub>3</sub> aus dem Geltungsbereich der Richtlinien 78/549/EWG bzw. 91/226/EWG zu den Radabdeckungen ausgenommen sind, legt § 7 Abs. 1 KFG 1967 eindeutig fest, dass *Räder von Kraftfahrzeugen und Anhängern mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h mit ausreichenden Radabdeckungen wie z.B. Kotflügeln und dergleichen versehen sein müssen*. Mit den Erlässen 190.500/5-II/B/5/02 und 190.500/3-II/B/5/00 sind nähere Bestimmungen dazu festgelegt. Es wird nochmals klargestellt, dass auch für Busse eine ausreichende Radabdeckung entsprechend den zitierten Erlässen notwendig ist.

2.1.1.) In diesem Zusammenhang wird auch auf die Problematik von oftmals fehlendem bzw. mangelhaftem **Radmutterschutz** bei Lastkraftwagen hingewiesen. Während in vielen Fällen die Radmuttern durch Scheiben abgedeckt sind, gibt es bei einigen Fabrikaten auch nur Kunststoffkappen, die jede einzelne Mutter für sich abdecken. Von einigen Sachverständigen wird angezweifelt, dass durch diese Kunststoffkappen das erforderliche Schutzniveau erreicht werden kann.

Es wird festgelegt, dass bei Lastkraftwagen ein Radmutterschutz vorhanden sein muss, wobei eine Bewertung desselben dem jeweiligen Sachverständigen obliegt. Gibt es dabei Bedenken zur Verkehrssicherheit kann ein entsprechender Radmutterschutz verlangt werden.

## **2.2.) bei Motorrädern:**

Für Motorräder gibt es keine konkreten Bestimmungen zu den Radabdeckungen. Da jedoch auch hier ein ausreichendes Schutzniveau gewährleistet sein muss, gibt es bereits eine Vereinbarung mit den Fahrzeugimporteuren, welche jedoch nicht schriftlich festgehalten ist, weshalb hier nun festgelegt wird, dass auch Motorräder mit ausreichenden Radabdeckungen vorne und hinten versehen sein müssen. Damit muss zumindest gewährleistet sein, dass vor allem Lenker und Beifahrer vor aufgewirbelten Steinen, Schmutz, Wasser etc. möglichst geschützt sind sowie die Gefahren vermindert werden, die sich durch den Kontakt mit den sich drehenden Rädern ergeben. Als ausreichend kann eine Radabdeckung jedenfalls dann angesehen werden, wenn diese zumindest über die Rad/Reifenkombination bis zu einer Lotrechten, welche den hintersten Teil des Reifens tangiert, verläuft. Die Radabdeckung muss ausreichen, den Reifen über seine gesamte Breite abzudecken. Kennzeichenhalterungen bzw. Kennzeichentafeln sind kein Teil der Radabdeckung.

In der EU-Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge gibt es keine Bestimmungen zu den Radabdeckungen, weshalb solcherart genehmigte Fahrzeuge nicht zwingend mit Radabdeckungen entsprechend den obigen Festlegungen ausgestattet sein müssen. Bei Zweifel über den genehmigten Zustand ist jedenfalls in die Fahrzeugdokumente Einsicht zu nehmen.

Oftmals zeigen die Fotografien im Genehmigungsdokument nicht das "tatsächliche" Fahrzeug, weshalb die Genehmigungsbehörden angehalten sind, ein konformes Abbild des ggf. Fahrzeuges im Genehmigungsdokument zu verwenden.

## **2.3.) Fahrzeuge der Klasse N<sub>1</sub>, 3,5t < N<sub>2</sub> < 7,5t, O<sub>1</sub> und O<sub>2</sub>:**

Fahrzeuge dieser Klasse fallen sowohl aus dem Geltungsbereich der Richtlinie 78/549/EWG ( gilt nur für M<sub>1</sub>-Fahrzeuge) sowie 91/226/EWG ( gilt für Fahrzeuge der Klassen N<sub>2</sub> > 7,5t, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> und O<sub>4</sub>). Gemäß § 7 Abs. 1 ( siehe dazu auch Pkt. 2.1.) sind jedoch auch diese Fahrzeuge mit einer entsprechenden Radabdeckung zu versehen. Dabei sind die Bestimmungen der Richtlinie 78/549/EWG in der jeweils gültigen Fassung sinngemäß anzuwenden.

## **2.4.) Dauerhafte Verbindung der Radabdeckung:**

Für Radabdeckungen hat zu gelten, dass diese dauerhaft und nicht leicht lösbar am Fahrzeug anzubringen sind. Dazu zählen jedenfalls z.B. Verbindungen mit Schrauben oder Nieten, spezielle Verklebungen etc., nicht jedoch z.B. das Anbringen mit doppelseitigem Klebeband. Das Lösen der Radabdeckungen soll nur mit geeignetem Werkzeug bzw. unter erhöhtem Kraftaufwand möglich sein. Es muss verhindert sein, dass sich diese z.B. in Waschanlagen oder während des Betriebes des Fahrzeuges selbsttätig lösen können. Die Beurteilung der ausreichenden Befestigung obliegt dem jeweiligen Sachverständigen. Entsprechend Erlass 190.500/5-II/B/5/02, Pkt c ist es zweckmäßig, dass ins Kontrollblatt Hinweise zu den Radabdeckungen wie auch deren Anbringung am Fahrzeug aufzunehmen sind.

## **2.5.) Ausnahmen:**

Oftmals gibt es Probleme bei der Genehmigung von "Spezialfahrzeugen" wie z.B. Sattelanhängern ausgeführt als Niederflurwagen, da infolge deren Beschaffenheit die Einhaltung der Richtlinie 91/226/EWG nicht im erforderlichen Umfang möglich ist. In diesen Fällen kann gemäß § 34 KFG 1967 eine Ausnahme erteilt werden, mit der Begründung, dass eine vollständige Einhaltung der Richtlinie 91/226/EWG bauartbedingt nicht möglich ist. Die Beurteilung hat durch den Sachverständigen unter Bedachtnahme auf die Verkehrssicherheit zu erfolgen.

## **3.) Beleuchtung**

### **3.1.) § 14 - Fernlicht-Zusatzscheinwerfer am Dach von Schwerfahrzeugen:**

Immer wieder wird festgestellt, dass an Schwerfahrzeugen zur maximal erlaubten Anzahl von Fernlichtscheinwerfern zusätzliche Fernlichtscheinwerfer angebracht sind. Dabei wird oftmals behauptet, dass es sich dabei um sog. Arbeitsscheinwerfer handelt, obwohl diese im Regelfall gleichzeitig mit den genehmigten Fernlichtscheinwerfern leuchten. Gemäß EU-Richtlinie 76/756/EWG dürfen jedoch nur maximal vier Fernlichtscheinwerfer montiert sein. Dies wurde auch mit Erlass 170.303/1-II/B/7/02 nochmals klargestellt. Es ist somit auch in Zukunft weiter entsprechend vorzugehen.

Für Arbeitsscheinwerfer gilt grundsätzlich, dass diese während der Fahrt nicht leuchten dürfen. Es handelt sich deshalb nicht um genehmigungspflichtige Leuchten nach § 20 KFG 1967. Davon ausgenommen sind Scheinwerfer, die für Arbeiten auf der Straße absolut notwendig sind (z.B. Schneepflug). In diesem Fall ist jedoch bei der Genehmigung zu beachten, ob eine Anbringung für die in Frage kommenden Arbeiten notwendig ist. Der Anbau hat entsprechend der gewünschten Arbeitsverrichtung zu erfolgen. Ergänzend dazu wird bemerkt, dass unter den Begriff "Arbeitsscheinwerfer" fallende Leuchten keine Genehmigungszeichen aufweisen müssen.

### **3.2.) Zusätzliche Leuchten mit gelbem Licht:**

Vor allem an Schwerfahrzeugen sind oftmals gelbe Leuchten angebracht, die keine Genehmigungszeichen aufweisen. Diese werden von den Lenkern oftmals als Tagfahrleuchten bezeichnet, wobei jedoch hier darauf hingewiesen wird, dass diese Art von Tagfahrleuchten nicht zulässig sind.

An Kraftfahrzeugen angebrachte Leuchten, die während der Fahrt Licht aussenden, müssen immer genehmigt sein. Tagfahrleuchten müssen nach der ECE-Regelung Nr. 67 genehmigt sein und weisen somit immer ein Genehmigungszeichen (*"E" gefolgt von der Landeskenntzahl in einem Kreis, das Kürzel "RL" und die Genehmigungsnummer*) auf. Die Lichtfarbe ist stets weiß und darf nicht gelb sein.

### **4.) § 23 - Rückblickspiegel für Iof- Zugmaschinen bei überbreiter Ladung:**

Rückblickspiegel müssen so angebracht sein, dass der Lenker von seinem Platz aus die Straße neben oder hinter dem Fahrzeug ausreichend überblicken kann, auch wenn dieses voll besetzt oder beladen ist. Gem. § 18a Abs 2 KDV 1967 müssen mehrspurige Kraftfahrzeuge mit mindestens zwei geeigneten, entsprechend großen Rückblickspiegeln ausgestattet sein, wobei diese gem. Abs. 3 bei Iof-Zugmaschinen den Bestimmungen des Anhanges der Richtlinie 74/346/EWG entsprechen müssen. Sowohl § 23 KFG 1967 wie auch die genannte Richtlinie schreiben jedoch ein ausreichendes Sichtfeld vor (*"Mit dem Rückblickspiegel muss gewährleistet sein, dass jener ebener Teil der Fahrbahn, der links von der senkrechten Ebene durch den äußersten Punkt des Fahrzeuges gegeben ist, bis zum Horizont nach rückwärts, überblickt werden kann"*). Konkret sieht die Richtlinie jedoch nicht vor, dass für Fahrten mit überbreiter Ladung ein ausziehbarer Rückblickspiegel vorhanden sein muss. Der Lenker des Kraftfahrzeuges hat selbst Sorge dafür zu tragen, dass bei Fahrten mit überbreiter Ladung ein ausreichendes Sichtfeld nach hinten gewährleistet ist.

### **5.) Ausstellung von Typenscheinen aufgrund einer EU-Betriebserlaubnis:**

Im Typenschein sind die für die Zulassung relevanten Daten auf einem Datenblatt zusammenzufassen. Mit der 47. Novelle zur KDV 1967 (§ 21a Abs. 2) wurde festgelegt, dass das Datenblatt jedenfalls auch eine Angabe über die Farbe der Begutachtungsplakette zu enthalten hat. Diese Eintragung kann auch im Feld "Auflagen/Bemerkungen" mit dem Wortlaut *"A.16 Farbe der Begutachtungsplakette:....."* erfolgen. Die Farbe der Begutachtungsplakette ist auch in die Zulassungsbescheinigung (Feld Nr. A16) zu übernehmen.

Weiters wird seitens der Ländervertreter bemängelt, dass die Zeichnung des Fahrzeuges in Typenscheinen von Kraffrädern, der aufgrund einer EU-Betriebserlaubnis ausgestellt wird, zum Teil

unvollständig oder ungenau ist. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass die Fahrzeugzeichnung in diesem Fall lediglich die äußere Form des Fahrzeuges darstellen soll und nicht als Nachweis von in den Einzelrichtlinien vorgeschriebenen Anbauteilen wie z.B. Rückblickspiegel oder Beleuchtungseinrichtungen dienen kann. Es kann davon ausgegangen werden, dass das Fahrzeug im genehmigten Zustand den Anforderungen der jeweiligen Einzelrichtlinien entspricht, sofern in der Rubrik "Ausnahmen" keine diesbezüglichen genannt sind. Bei Nachkontrollen können also die Maßgaben der Einzelrichtlinien herangezogen werden.

## **6.) § 33 - Änderungen an einzelnen Fahrzeugen:**

### **6.1.) Technische Büros als Prüfstellen i.S.d. "Änderungserlasses":**

Der Änderungserlass Zl.: 179.403/1-II/B/5/02 legt fest, dass Gutachten von einer geeigneten neutralen Prüfstelle kommen müssen. Es stellt sich nun die Frage, ob neben den TÜV's und Ziviltechnikern auch Technische Büros eine Prüfstelle im Sinn des genannten Erlasses darstellen.

Grundsätzlich ist zu bemerken, dass bei Prüfstellen eine gewisse Seriosität gegeben sein muss. Ob ein beigestelltes Gutachten für die Beurteilung eines Fahrzeuges herangezogen werden kann oder nicht, obliegt immer dem jeweiligen Sachverständigen, der ein Fahrzeug zu prüfen hat. Es ist nicht festgelegt, von wem solch ein Gutachten kommen muss. Das erstellte Gutachten stellt lediglich einen Arbeitsbehelf für den Sachverständigen dar, dieser entscheidet letztendlich, ob ein Fahrzeug verkehrs- und betriebssicher ist. Während es in einigen Bundesländern grundsätzlich keine Bedenken zur Heranziehung von Gutachten, erstellt von Technischen Büros gibt ( z.B. W, St, K, B), hätte man damit in anderen Bundesländern große Probleme ( z.B. OÖ, T). Begründet wird dies damit, dass eine gewisse Qualitätskontrolle notwendig ist. Wenn auch die Kompetenz vieler Technischen Büros nicht in Zweifel gestellt wird, ist doch bei den Ziviltechnikern durch deren Kammervvertretung eine gewisse Kontrolle möglich. Abgesehen davon ist nach Ansicht einiger Länder der Bedarf an zusätzlichen Prüfstellen nicht gegeben.

Da aber andere Länder auf die Möglichkeit der Heranziehung von Technischen Büros für die Gutachtenserstellung nicht verzichten wollen, kommt man überein, dass hier keine einheitliche Vorgangsweise vorgesehen werden soll. Es liegt letztendlich bei den einzelnen Ländern, ob Technische Büros als "geeignete neutrale Prüfstelle" i.S. des zitierten Erlasses angesehen werden und somit auch deren Gutachten für die Beurteilung der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Fahrzeugen herangezogen werden.

### **6.2.) Fahrwerkstieferlegung:**

Es wird gewünscht, dass der Erlass 190.500/8-II/B/5/00 von allen Ländern einheitlich und restriktiv zu handhaben ist. Beim ggst. Erlass wurde versucht nachvollziehbare Festlegungen zu treffen. Das zu überprüfende Fahrzeug muss sich im fahrbereiten Zustand befinden, dies bedeutet zumindest auch die Besetzung mit dem Lenker. Auch andere Parameter wie Tankfüllung, Reifenprofil und -luftdruck haben zusätzlich einen, wenn auch geringen Einfluss auf den Bodenabstand, wurden jedoch im Erlass nicht berücksichtigt. Es ist jedoch nicht im Interesse des Kunden, dass bei der Prüfung z.B. mit vollgefülltem Tank bzw. neuer Bereifung vorgefahren werden muss. Die Befüllung der Reifen mit dem erforderlichen Reifendruck kann vom Sachverständigen jedoch sehr wohl beurteilt werden und ist deshalb bei der Urteilsfindung zu berücksichtigen.

Es wird auch angemerkt, dass die geforderte Mindestbodenfreiheit manchmal durch eine nachträgliche Setzung der Fahrwerksfedern nach einer gewissen Zeit unterschritten wird. Dies kann jedoch bei der Fahrzeuggenehmigung noch nicht beurteilt werden und kann somit auch in die Entscheidungsfindung nicht mit einfließen. Jedenfalls hat der Fahrzeugbesitzer immer dafür Sorge zu tragen, dass sich sein Fahrzeug beim Betrieb auf der Straße im genehmigten Zustand befindet.

### **6.3.) Vorgehensweise betreffend Überrollkäfige:**

Es wird nochmals klargestellt, dass bei der Genehmigung des Einbaus von Überrollkäfigen und Schalensitzen, welche nicht dem KFG entsprechen, gemäß Erlass 190.500/8-II/B/5/01 Pkt 5.3. vorzugehen ist.

#### **6.4.) Vorgehensweise betreffend Frontschutzbügeln:**

Bereits in den Erlässen 190.500/5-II/B/5/02 und 170.303/1-II/B/7/02 sind grundsätzliche Überlegungen zur Genehmigung von Frontschutzbügeln gemacht, dennoch sollte eine eindeutige und klare Entscheidung zu diesen Anbauteilen getroffen werden. § 4 Abs. 2 KFG 1967 bietet bereits die entsprechenden Grundlage („*Fahrzeuge dürfen innen und außen keine vermeidbaren, vorspringenden Teile, Kanten oder zusätzlichen Vorrichtungen aufweisen, die bei Verkehrsunfällen schwere körperliche Verletzungen erwarten lassen*“) sodass bei Bedenken des Sachverständigen der Anbau von Frontschutzbügeln durchaus bereits jetzt schon untersagt werden kann, vor allem dann, wenn es dadurch auch zu einer Verschlechterung des genehmigten Zustandes kommt. Es geht nicht um den Schutz der Fahrzeugfront sondern um den Schutz der Unfallgegner, weshalb z.B. in Wien ab 1.1.2003 Frontschutzbügel nur noch dann genehmigt werden, wenn vom Fahrzeughersteller der Nachweis erbracht wird, dass durch deren Anbau die Verkehrs- und Betriebssicherheit nicht herabgesetzt wird, und es zu keiner Verschlechterung des Crashverhaltens gegenüber anderen, vor allem schwächeren Verkehrsteilnehmern kommt. Entsprechend soll auch in den anderen Ländern vorgegangen werden. Zusätzlich kann bei neueren Fahrzeugtypen der Klasse M<sub>1</sub> bis 2,5 Tonnen (ab Ende 1998) der Nachweis verlangt werden, dass auch nach dem Anbau eines Frontschutzbügels die Richtlinie 96/79/EG zum Frontalaufprall weiterhin eingehalten wird.

Es wurde auch angeregt, die Genehmigung vom Verwendungszweck und von der Notwendigkeit abhängig zu machen.

Überhaupt sollte auch in Österreich ein generelles Verbot von Frontschutzbügeln überlegt werden. In Deutschland z.B. sollen Kraftfahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 1. März 2003 nicht mehr mit Frontschutzbügeln aus Metall oder anderen starren Materialien ausgerüstet sein dürfen. Ein entsprechender Vorschlag soll zur Diskussion gestellt werden.

#### **6.5.) Probleme bei "nichteintragungspflichtigen" Teilen mit EU-Genehmigung:**

Immer wieder gibt es von Seiten der Exekutive Probleme bei der Kontrolle von Fahrzeugteilen wie z.B. Sportauspuffanlagen, welche aufgrund ihrer EU-Teilbetriebserlaubnisse nicht eingetragen werden müssen, da es vor Ort oftmals nicht möglich ist, die Kennzeichnung der Teile festzustellen bzw. die Eignung für die jeweilige Fahrzeugtype zu kontrollieren.

Grundsätzlich ist der Fahrzeuglenker verpflichtet, die entsprechenden Nachweise im Fahrzeug mitzuführen. Aus den Nachweisen muss einwandfrei feststellbar sein, ob z.B. die Auspuffanlage für das ggst. Fahrzeug zulässig ist. Sollten dennoch Zweifel bestehen bzw. liegen keine Nachweise vor, ist eine besondere Überprüfung nach § 56 KFG 1967 anzuordnen. Dies bietet jedoch oftmals dem Fahrzeugbesitzer die Möglichkeit, sein Fahrzeug vor der Überprüfung in den ordnungsgemäßen Zustand rückzuführen.

Aber auch die vorgelegten Nachweise sind oftmals von Form und Inhalt her anzuzweifeln (z.B. schlecht lesbare Kopien, keine Unterschriften, keine Stempel, keine Zuordnung möglich). Es wird deshalb angeregt, dass die Zubehörfirmen die entsprechenden Informationen den Ländern zur Verfügung stellen sollen. Steiermark wird in diesem Zusammenhang an die Fa. Remus als Hersteller von Sportauspuffanlagen herantreten, damit diese Informationen zur Verfügung gestellt werden, vor allem was die Zuordnung Auspuffnummer-Fahrzeugtype betrifft.

Bei der Prüfung von Fahrzeugen obliegt es jedoch stets dem Sachverständigen, die vorgelegten Nachweise anzuerkennen. Bei Zweifeln können jedoch stets zusätzliche Nachweise verlangt werden.

#### **6.6.) Leistungssteigerung - Unbedenklichkeitsbescheinigung vom Hersteller:**

Der Änderungserlass Zl.: 179.403/1-II/B/5/02 legt fest, dass bei einer Leistungssteigerung von mehr als 5 % eine Freigabe des Fahrzeugherstellers bzw. seines Bevollmächtigten oder ein Ziviltechnikergutachten oder ein Gutachten anderer geeigneter neutraler Prüfstellen erforderlich ist. Es stellt sich jedoch die Frage, ob bei größeren Leistungssteigerungen ( z.B. > 25 %) nicht ausschließlich eine Freigabe durch den Hersteller akzeptiert werden sollte.

Ist das vorgelegte Gutachten, erstellt z.B. vom Ziviltechniker in sich schlüssig und ist einwandfrei feststellbar, dass neben der Beurteilung des Abgas- und Geräuschverhaltens und der Leistung auch das Fahrverhalten bewertet wurde, so kann dies durchaus akzeptiert werden. Das Gutachten muss auch Bremsen und Fahrwerk beurteilen, sodass für den Sachverständigen daraus erkennbar ist, ob das Fahrzeug im Gesamten der Leistungssteigerung entspricht.

#### **6.7.) Leistungsreduktion:**

Hier ist entsprechend Erlass Zl.: 179.403/1-II/B/5/02 vorzugehen. Eine Leistungsreduktion von mehr als 25 % bewirkt eine Neugenehmigung. Der Nachweis über die Leistung hat nach der EU-Richtlinie 80/1269/EWG zu erfolgen.

#### **6.8.) "Stillstehende" Radzierkappen an Fahrzeugen:**

Seit geraumer Zeit werden Radzierkappen an Taxis als Werbeflächen verwendet. Diese sind so drehbar angebracht, dass ein "stillstehendes" Bild entsteht. Als problematisch werden vor allem der Einfluss auf die Bremsenkühlung durch die großen Flächen dieser Zierkappen, eine eventuell mangelhafte Befestigung sowie notwendige Radwechsel bei Reifenpannen gesehen.

Die Anbringung anderer als der serienmäßigen Radzierkappen ist jedoch nicht als wesentliche technische Änderung zu betrachten. Diese "stillstehenden" Radzierkappen sind somit als "konventionelle" Radzierkappen anzusehen.

#### **7.) § 87-Liegeplätze in Omnibussen:**

Es liegt ein Wunsch auf Genehmigung eines Busses mit Liegeplätzen vor. Die eingebauten Sitze können in Längsrichtung umgeklappt werden, sodass eine horizontale Liegefläche entsteht. Die Fahrgäste sind dadurch in Längs- wie auch in Querrichtung jedoch nur sehr mangelhaft gesichert.

Zur Möglichkeit von Liegeplätzen in Kraftfahrzeugen gibt es keine gesetzlichen Bestimmungen. Der Transport von liegenden Personen ist nur in Rettungsfahrzeugen vorgesehen. Allerdings werden dort die transportierten Personen entsprechend gesichert. Auch in der Richtlinie 2001/85/EG zu den besonderen Bestimmungen für Busse gibt es den Begriff des "Liegesitzes" nur im Zusammenhang mit der Bemessung des Freiraums für sitzende Personen. Die Richtlinie 77/541/EWG über Sicherheitsgurte legt fest, dass Fahrzeuge der Klassen M<sub>2</sub> und M<sub>3</sub> bei in Längsrichtung ausgerichteten Sitzen zumindest mit Beckengurten ausgerüstet sein müssen. Dies gilt für in Österreich genehmigte Fahrzeuge bereits ab 1.10.1999. Zusätzlich ist die Einhaltung der Richtlinien 74/408/EWG über die Sitzfestigkeit sowie 76/115/EWG über die Gurtverankerungen in der jeweils gültigen Fassung nachzuweisen.

Es wurde die Auffassung vertreten, dass solche Liegeplätze eine zu große Gefahr für die Sicherheit der beförderten Personen, insbesondere bei heiklen Verkehrssituationen, vor allem aber bei Verkehrsunfällen, darstellen. Wegen der Gefahr eines erhöhten Verletzungsrisikos ist von einer Genehmigung von Fahrgastliegeplätzen Abstand zu nehmen.

#### **KDV 1967:**

#### **8.) Abgasnormen:**

##### **8.1.) § 1d-Abgasgrenzwerte für Motor- und Transportkarren:**

Motor- und Transportkarren fallen nach der Richtlinie 2001/3/EG über die Betriebserlaubnis von Iof-Zugmaschinen unter dem Begriff "Zugmaschine". Entsprechend § 2 Abs. 1 Z 20 wird ein Motorkarren

definiert als "ein Kraftfahrzeug.....mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h.....". Somit findet für diese Fahrzeugklassen § 1d Abs. 5 und Tabelle IB, Z 4.1. KDV 1967 Anwendung. Der Nachweis der Einhaltung der Abgasvorschriften hat entweder nach der Richtlinie 2000/25/EG oder nach 97/68/EG zu erfolgen. Zusätzlich ist der Absorptionskoeffizient des Rauches nach 77/537/EWG nachzuweisen bzw. als Alternative dazu die gleichwertige Richtlinie 72/306/EWG.

### **8.2.) Nachweis des Absorptionskoeffizienten bei selbstfahrenden Arbeitsmaschinen:**

Gemäß § 1d Abs. 5 und Tabelle IB, Z 4.2. ist bei der Genehmigung von selbstfahrenden Arbeitsmaschinen ein Nachweis über die Einhaltung der Richtlinie 77/537/EWG über den Absorptionskoeffizienten des Rauches zu erbringen. Diese Richtlinie findet jedoch nur auf lof-Zugmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit bis 40 km/h Anwendung. Einige Hersteller behaupten nun, dass auf internationaler Ebene für selbstfahrende Arbeitsmaschinen keine Prüfung nach 77/537/EWG mehr durchgeführt werden, weshalb die Forderung nach Einhaltung der Richtlinie aus der Tabelle IB gestrichen werden sollte. Dieser Forderung kann jedoch nicht nachgekommen werden. Es wird jedoch festgelegt, dass anstelle der Richtlinie 77/537/EWG die Richtlinie 72/306/EWG als äquivalent anerkannt werden muss. Mit der nächsten Novelle zur KDV 1967 wird die Tabelle IB entsprechend ergänzt werden.

Im Gegensatz zu den Grenzwerten nach den Abgasrichtlinien ist der Absorptionskoeffizient ein Wert, welcher in der Praxis leicht nachgeprüft werden kann. Für selbstfahrende Arbeitsmaschinen, abgeleitet von Fahrzeugen der Klassen N<sub>2</sub> bzw. N<sub>3</sub> wird auch nochmals auf den Erlass 190.500/5-II/B/5/02 Pkt e.7 hingewiesen, wobei auch für solche Fahrzeuge der Absorptionskoeffizient nach der Richtlinie 72/306/EWG nachzuweisen ist.

### **8.3.) Selbstfahrende Arbeitsmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit > 50 km/h:**

Selbstfahrende Arbeitsmaschinen können durchaus eine Bauartgeschwindigkeit über 50 km/h aufweisen und fallen damit nach den nationalen Bestimmungen unter § 1d Tabelle IB Z 5, womit ein Nachweis über die Einhaltung der Schadstoffgrenzwerte im Abgas, gemessen nach 88/77/EWG i.d.F. 1999/96/EG sowie 72/306/EWG erforderlich wird. Bei selbstfahrenden Arbeitsmaschinen, die nicht aus Fahrzeugen der Klassen N<sub>2</sub> oder N<sub>3</sub> abgeleitet wurden, kann dann eine Ausnahme erteilt werden, wenn zumindest § 1d Tabelle IB Z 4. eingehalten wird.

### **8.4.) Einstufung von Mobilkränen:**

Gemäß Richtlinie 70/156/EWG i.d.F. 2001/116/EG, Anhang II, Teil A, Pkt 5.6. werden Mobilkräne definiert als " Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung der Klasse N<sub>3</sub>, die nicht für die Güterbeförderung geeignet und mit einem Kran mit einem zulässigen Lastmoment bis 400 kNm ausgerüstet sind". Bei dieser Definition gibt es jedoch einen offensichtlichen Fehler in der deutschen Übersetzung. In anderen Sprachfassungen heißt es nämlich "....von mindestens 400 kNm....", was auch sinnvoller und praxisgerechter ist.

Von Seiten der Europäischen Kommission ist die deutsche Fassung der Richtlinie zu berichtigen, bis dahin ist die Definition im Sinn der anderen Fassungen anzuwenden.

### **8.5.) Mindestabgasnorm für gebrauchte Motorfahräder und Motorräder aus dem Ausland:**

Für Motorfahräder und Motorräder ist die Richtlinie 97/24/EG, Kapitel V einzuhalten. Die entsprechenden Grenzwerte finden sich in § 1d KDV 1967 Tabelle IA, Z. 1 und Z.2., jeweils gemessen nach Anhang I bzw. Anhang II. Die geforderten Messverfahren sind äquivalent den Verfahren aus den ECE-Regelungen Nr.47 für Motorfahräder sowie Nr. 40 für Motorräder. Für gebrauchte Motorfahräder sowie Motorräder kann für eine Genehmigung nach § 31 KFG 1967 somit auch der Nachweis nach den genannten ECE-Regelungen erfolgen, jedoch unter Einhaltung der in den Ziffern 1 und 2 des § 1d, Tabelle IA geforderten Grenzwerte.

### 9.) § 1i- Übergangsregelung betreffend Sattelvormaß:

Mit der 47. Novelle zur KDV 1967 wurde § 1i um Abs. 4 ergänzt. Eine Übergangsregelung ist nicht notwendig, da diese Bestimmung bisher bereits im § 61 Abs. 10 enthalten war. Da dieser Wert ( "der größte Abstand zwischen der Achse des Sattelzapfens und der hinteren Begrenzung des Sattelanhängers darf nicht mehr als 12 m betragen") aber nicht beim Ziehen von Sattelanhängern maßgebend ist, sondern ein Maß für die Abmessung von Sattelanhängern darstellt, war diese Bestimmung nunmehr in § 1i zu integrieren. § 61 Abs. 10 ist dadurch entfallen.

### 10.) § 18a- Großwinkelige Außenspiegel und Anfahrspiegel für Omnibusse:

Mit der 46. Novelle zur KDV 1967 wurde u.a. festgelegt, dass Fahrzeuge der Klasse M<sub>3</sub> auch mit einem großwinkligen Außenspiegel und einem Anfahrspiegel im Sinn der Richtlinie 71/127/EWG ausgerüstet sein müssen. Diese Bestimmung führte zu Problemen, da bei vielen Reisebussen die Anbringung solcher Spiegel nur schwer möglich war. Viele Busse sind auch bereits mit integrierten Spiegeln ausgestattet. Mit Erlass 190.500/9-II/A/5/99 wurde deshalb festgelegt, dass der Landeshauptmann ermächtigt ist, bei Nichteinhaltung von § 18a KDV 1967 Ausnahmen zu erteilen, sofern das im genannten Erlass geforderte Sichtfeld auch eingehalten wird. Die Anzahl der erteilten Ausnahmegenehmigungen war jedoch stets hoch.

Inzwischen wurde die Richtlinie 71/127/EWG überarbeitet, es gibt bereits einen gemeinsamen Standpunkt ( 10880/02 ENT 109 CODEC 899) und da die europäischen Busersteller in diese Überarbeitung auch stark eingebunden waren, sollten sich in Zukunft diese Probleme nicht mehr stellen, da im Wesentlichen nur noch das einzuhaltende Sichtfeld maßgeblich ist.

Der genannte Erlass kann deshalb weiterhin aufrecht bleiben, es ist auch weiterhin entsprechend vorzugehen.

### 11.) § 26a- Bildliche Darstellungen auf Folien, angebracht auf Fahrzeugen der Klasse M:

In letzter Zeit werden vermehrt bildliche Darstellungen und Werbungen auf Fahrzeugen der Klasse M angebracht, welche sich auch über die seitlichen Scheiben erstrecken. Derzeit gibt es zwei vom BMVIT genehmigte Folien, welche jederzeit angebracht werden können und auch nicht eingetragen werden müssen. Bedenken gibt es einerseits aufgrund eines mangelnden Sichtfeldes für den Lenker, andererseits infolge Ablenkung der anderen Verkehrsteilnehmer. Mit geeigneten Rückblickspiegeln hat der Lenker jedoch dafür zu sorgen, dass ein ausreichendes Sichtfeld nach hinten gewährleistet bleibt. Eine Genehmigung solcher Folien mit bildlichen Darstellungen, angebracht auf den hinteren seitlichen Scheiben sowie den Heckscheiben ist grundsätzlich möglich. Zu beachten ist jedenfalls, dass die Verkehrssicherheit nicht gefährdet wird und mit der Darstellung nicht gegen die guten Sitten verstoßen wird.

### 12.) Sonstiges:

#### 12.1.) § 1f KDV 1967- Seitlicher Unterfahrschutz an Anhängern:

Gemäß KDV § 1f müssen Kraftwagen und Anhänger, einschließlich Sattelanhängern, mit einem Höchstgewicht von mehr als 3500 kg mit einem seitlichen Unterfahrschutz (Seitenschutz) ausgerüstet sein. Dieser Seitenschutz muss dem Anhang zur Richtlinie 89/297/EWG entsprechen. Die Ausrüstungsverpflichtung gilt u.a. nicht für geländegängige Fahrzeuge.

Gemeint sind damit zumeist nur geländegängige Zugfahrzeuge, da es auch nach der Richtlinie 2001/116/EG keine Definition für geländegängige Anhänger gibt. Die Tatsache alleine, dass ein Anhänger von einem geländegängigen Kraftfahrzeug gezogen wird, lässt eine Bewertung als "geländegängigen Anhänger" auch nicht zu. Demnach müssen alle Anhänger, die nicht unter die Ausnahmestimmungen von § 1f fallen, mit einem seitlichen Unterfahrschutz ausgestattet sein. Von Seiten der Fahrzeugbenutzer werden jedoch Bedenken geäußert, dass der seitliche Unterfahrschutz

Gelöscht: -

bei Fahrten im Gelände beschädigt würde.

Es wurde deshalb vorgeschlagen, dass auch an Anhängern, die von geländegängigen Kraffahrzeugen gezogen werden, kein seitlicher Unterfahrschutz angebracht sein muss (z.B. Holzbringung). In der Praxis wird jedoch meist nur mit dem Zugfahrzeug ins Gelände gefahren, während der Anhänger für die Beladung am Straßen-/Wegrand abgestellt ist. Überwiegend finden die Fahrten auf öffentlichen Straßen statt, weshalb aus Gründen der Verkehrssicherheit auf den seitlichen Unterfahrschutz bei diesen Anhängern nicht verzichtet werden kann.

#### **12.2.) § 12 Abs. 2 PBSTV- Geschwindigkeitsbegrenzer: Prüfung der geeigneten Person:**

Gemäß § 12 Abs. 2 PBSTV müssen die für die ordnungsgemäße Durchführung der Einbauten oder Prüfung von Geschwindigkeitsbegrenzern geeigneten Personen nachweislich an einem mindestens zweitägigen Lehrgang (Aufbaulehrgang) des Geschwindigkeitsbegrenzerherstellers mit vorgegebenen Lehrinhalten mit Erfolg teilgenommen haben. Nach dem Aufbaulehrgang ist mindestens alle zwei Jahre an einem mindestens eintägigen Lehrgang über Aufbau, Funktion, Einbau und Prüfung von Geschwindigkeitsbegrenzern (Fortbildungslehrgang) mit Erfolg teilnehmen.

Laut Gesetz dürfen demnach Messgerätehersteller keine solchen Schulungen durchführen. Weil diese jedoch ebenfalls wie die Gerätehersteller die erforderlichen Qualifikationen haben, ist dies in einigen Bundesländern dennoch möglich. Hier sollte einheitlich vorgegangen werden, weshalb angeregt wird, § 12 der PBSTV dahingehend zu ändern, dass neben den Geräteherstellern auch von diesem genannte Messgerätehersteller für die Geschwindigkeitsbegrenzer-Schulungen entsprechend Abs. 2 ermächtigt sind. Bis dahin besteht durchaus die Möglichkeit, dass sich Messgerätehersteller von den Gerätehersteller für die Schulungen "bevollmächtigen" lassen.

#### **12.3.) § 20 Abs. 1 KFG 1967-Leuchten im Innenraum:**

Gemäß § 20 Abs. 1 dürfen Leuchten nur dann ohne Bewilligung gem. Abs. 4 an Fahrzeugen angebracht werden, wenn diese u.a. für die Beleuchtung des Innenraumes gedacht sind. Im Zubehörmarkt werden jedoch eine Reihe von Leuchten angeboten, welche nachträglich im Fahrzeug angebracht werden und in den verschiedensten Lichtfarben leuchten.

Ob eine solche Leuchte nun bewilligungsfrei angebracht werden kann, hängt davon ab, ob die jeweilige Leuchte im Sinn des § 20 Abs. 1 als zur Beleuchtung des Innenraums dienend gewertet werden kann. Dies ist z.B. nicht der Fall bei blauer Neonbeleuchtung oder "Lichtspielen" hinter Front- oder Heckscheibe, da diese nicht zur Beleuchtung im herkömmlichen Sinn dienen, weshalb diese nicht bewilligungsfrei angebracht werden dürfen. Bei all diesen eingebauten Leuchten ist auch auf die Verkehrs- und Betriebssicherheit Augenmerk zu legen. So ist z.B. die mögliche Blendwirkung bei Dunkelheit entsprechend zu beurteilen und zu bewerten, aber auch die Lichtfarbe, da z.B. nach vorne nur weißes Licht ausgestrahlt werden darf und blaues Licht nur für bestimmte Einsatzzwecke vorgesehen ist.

**12.4.)** Von Seiten der Ländervertreter wird angeregt, im Zusammenhang mit der Delegation der Ausnahmegenehmigung für eine zukünftige einheitliche Vorgangsweise ebenfalls regelmäßige Sitzungen abzuhalten. Ebenfalls sollten regelmäßige Länderbesprechungen zu § 57a, PBSTV sowie Mängelkatalog einberufen werden.