



REPUBLIK ÖSTERREICH

Bundesministerium für
Verkehr, Innovation und Technologie

A-1031 Wien, Radetzkystraße 2
Telefax (01) 713 03 26
Telefax (01) 71162/1599 (Verkehrspolitik)
Telefax (01) 71162/4499 (Verkehrsarbeitsinspektorat)
E-mail: post@bmv.gv.at
X.400: C=AT;A=GV;P=BMV;S=POST
Homepage: www.bmv.gv.at
DVR: 0000175

GZ. 190500/8-II/B/5/01

Sachbearbeiter/in: SITTLINGER
Tel.: (01) 711 62 DW 1802

Protokollerlass Besprechung mit den Kraftfahrreferenten vom 18.6.2001

am: 18.06.2001 **im:** BMVIT

Teilnehmer: siehe

Teilnehmerliste

Es wird darauf hingewiesen, dass der normative Teil dieses Protokolls als Erlass des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie anzuwenden ist.

Ad 1.) Vereinheitlichung der Technischen Daten im EG-Bescheid

Bereits mit der Einladung zur ggst. Sitzung wurde eine Arbeitsunterlage verteilt, in der alle Daten, die im COC-Dokument für alle Fahrzeugklassen nach der Rahmenrichtlinie 70/156/EWG oder 92/61/EWG zur Zeit (*bzw. nach Verabschiedung der entsprechenden Richtlinienänderung*) verlangt werden, angeführt sind. Zusätzlich enthält diese Aufstellung auch Daten, wie sie im Rahmen der EG von den Landesbehörden verlangt werden. Es ist beabsichtigt, daraus einen einheitlichen Datensatz für die EG zu schaffen, der in Zukunft dann auch automatisch an den Versicherungsverband für die Zulassung übermittelt wird.

Diskussion gab es zur Notwendigkeit bestimmter, in der Liste angeführten Daten. Verpflichtend sind in jedem Fall die für die Zulassung relevanten Daten. Nach einer entsprechenden Überarbeitung der Arbeitsunterlage durch das BMVIT wird diese an die Ländervertreter weitergeleitet werden, damit die zusätzlich notwendigen Daten gekennzeichnet werden. In einer weiteren Sitzung soll aus den Ergebnissen ein für alle Länder gültiger Datensatz geschaffen werden.

Vorlage eines COC-Dokuments bei der EG: Von den Anwesenden wird mehrheitlich die Auffassung vertreten, dass ein bei der EG-Behörde vorgelegtes COC-Dokument dem Antragsteller nach Ausstellung der Bestätigung für die Zulassung wieder zurückgegeben werden soll. Das COC-Dokument sollte beim Fahrzeug verbleiben, da es oftmals auch bei Wiederanmeldung in einem anderen EU-Mitgliedsstaat verlangt wird. Um mißbräuchliche Verwendung zu verhindern, wäre dieses jedoch vor der Rückgabe entsprechend zu

entwerten (z.B. durch Stempelung und entsprechendem Hinweis: *"Auf Basis dieses Dokuments wurde am (Datum) eine Bestätigung für die Zulassung ausgestellt"*).

Ad 2.) Einzelgenehmigung von Fahrzeugen, die bereits eine EU-Betriebserlaubnis haben

Solange es keine gravierenden Änderungen am Fahrzeug gibt (siehe dazu Zl.: 179.403/2-II/B/8/99 "Zubehörliste/Änderungskatalog), soll die EU-Betriebserlaubnis in jedem Fall aufrecht bleiben. Das jeweilige Fahrzeug ist nicht einer neuerlichen Einzelgenehmigung zu unterziehen. Bei öfter vorkommenden Änderungen könnte jedoch auch ein Feststellungsbescheid durch das BM.f.V.I.u.T. gemacht werden.

Ad 3.) Tieferlegung von Fahrzeugen (Erlass 190500/8-II/B/5/00)

Kritisch angemerkt wurde hier vor allem die Vorgehensweise des TÜV's in Tirol, wo angeblich kein Kontrollblatt erstellt wird, sodass bei Kontrollen am Fahrzeug ein nachträgliches Tieferstellen des Fahrzeuges nur noch schwer festgestellt werden kann (*diese Vorgehensweise konnte jedoch von Seiten des Amtes der Tiroler Landesregierung nicht bestätigt werden*).

Tieferlegungen sind oftmals mit massiven Änderungen am Fahrzeug verbunden, sodass in einigen Ländern diese dann gänzlich neu genehmigt werden.

Generell wird ein konsequentes Vorgehen entsprechend Erlass 190500/8-II/B/5/00 unterstützt. Die Prüfung hat stets am kompletten Fahrzeug zu erfolgen, das im zu genehmigenden Zustand vorzuführen ist. Im Einzelfall ist dann jeweils zu entscheiden, ob es sich entweder nur um eine Änderung eines bestehenden Fahrzeuges oder aber um eine Neugenehmigung handelt. Bei der Prüfung der Bodenfreiheit ist auch darauf zu achten, ob nicht versucht wurde, diese für die Prüfung kurzzeitig zu erhöhen (z.B. erhöhter Luftdruck).

In jedem Fall ist ein Kontrollblatt zu erstellen (*ein Beispiel dazu siehe Anlage*), mit Hinweis auf die Rad/Reifen-Dimensionen, Bodenfreiheit, Kontrollmaß und ausreichende Radabdeckungen. Auch auf die Notwendigkeit der Eintragung eines Bezuges zum ständig mitzuführenden Kontrollblatt in den Zulassungsschein ist hinzuweisen. Die Anfertigung eines Fotos für den Akt ist jedenfalls empfehlenswert.

Mit dem BMI soll nun geklärt werden, um sicherzustellen, dass bei der Kontrolle von tiefergelegten Fahrzeugen auf der Straße, ein Kontrollmaß genommen wird. Nur so kann nachträglich festgestellt werden, ob das Fahrzeug für eine sich daraus ergebende Überprüfung nicht nachträglich verändert wurde.

Ad 4.) Novelle zur PBSTV vom 24.4.2001

4.1.) Einrichtungen für die Begutachtung (Anlage 2a-PBSTV)

Durch die Tabelle in der Anlage 2a wird nunmehr eindeutig klargestellt, welche Einrichtungen für die Begutachtung der einzelnen Fahrzeugklassen notwendig sind. Es wurden keine neuen Geräte vorgeschrieben, sondern die bestehenden Bestimmungen damit nur leichter lesbarer gemacht.

4.1.1.) Unklarheit herrscht zur Fußnote "**optional**" in Spalte 14 (*Trübungsmeßgerät für Fahrzeuge der Klassen L2 und L5*) und 17 (*Gerät zur Messung der Bremsflüssigkeit*).

- **Trübungsmesser:** Eine Messung der Trübung bei Fahrzeugen der Klassen L2 und L5 scheint nicht sinnvoll zu sein, da diese Fahrzeuge im Regelfall sehr gute Abgaswerte haben. Auch gibt es Probleme mit den Meßsonden, sodass es beabsichtigt ist, die PBSTV gegebenenfalls zu novellieren und in Zukunft eventuell diese Trübungsmessung für L2- und L5-Fahrzeuge nicht mehr zu verlangen. Dies hängt jedoch von Messergebnissen ab, die seitens ausgewählter Begutachtungsstellen dem BMVIT noch vorzulegen sind, sodass vorab von diesen Stellen entsprechende Prüfungen durchzuführen sind. Inwieweit dann auf das Gerät und somit auf die Prüfung verzichtet werden kann (*d.h. die PBStV entsprechend novelliert wird*), hängt von den Ergebnissen dieser Messungen ab.

Für eine Ermächtigung für die Begutachtung von Fahrzeugen der Klassen L2 und L5 ist ein Gerät also vorerst nicht vorzuschreiben. Es wird jedoch empfohlen, diese Ermächtigung zu befristen (auf maximal 2 Jahre), da eine letztgültige Entscheidung zur verbindlichen Ausrüstung mit einem Trübungsmeßgerät von diesen Messergebnissen abhängt und gegebenenfalls ein entsprechendes Gerät dann nachgerüstet werden müsste.

- **Gerät zur Messung der Bremsflüssigkeit:** Die Anlage 6 der PBSTV legt fest, dass entweder der Wasseranteil oder der Siedepunkt zu messen ist. Die Beschaffenheit der Bremsflüssigkeit könnte jedoch auch auf andere Art (z.B. Sichtprüfung) oder über einen Nachweis über einen zeitgerecht erfolgten Bremsflüssigkeitswechsel festgestellt werden, was jedoch von den Vertretern der Länder nicht unterstützt wird.

Es wurde deshalb vereinbart, dass entweder ein Gerät zur Messung des Siedepunktes oder des Wasseranteils, vorhanden sein muss.

Mit der nächsten Novelle wird dies auch in der PBSTV nochmals klargestellt. Im Mängelkatalog sollen auch nähere Bestimmungen dazu festgelegt werden, v.a. wenn eine Messung der Bremsflüssigkeit mit dem vorhandenen Messgerät technisch nicht durchführbar ist. Eventuell notwendige Spezialprüfungen (z.B. *Citroen-Hydrauliköl als Bremsflüssigkeit*) sollten jedoch grundsätzlich in Markenwerkstätten durchgeführt werden.

4.1.2.) Für "Sonstige" über 3,5 Tonnen sind laut Anlage 2a der PBSTV sowohl eine **Wiegeeinrichtung** wie auch eine Rüttelplatte vorgeschrieben. Auch hier handelt es sich um Verpflichtungen, wie es sie bereits vor der Novellierung gab. Die Sinnhaftigkeit der Wiegeeinrichtung kann jedoch in Frage gestellt werden, da die Fahrzeuge dieser Klasse meist nicht am Bremsenprüfstand gemessen werden. In der Mängelkatalog Arbeitsgruppe wurde nun für diese Fahrzeugklasse ein Messprocedere erarbeitet (*in Abhängigkeit von der Bauartgeschwindigkeit über ein Bremsverzögerungsmessgerät bzw. Blockierbremsung*), wo die Wiegeeinrichtung nicht notwendig ist.

Eine Wiegeeinrichtung ist deshalb für eine Ermächtigung nicht vorzuschreiben. Die PBSTV wird mit der nächsten Novelle entsprechend korrigiert.

- Die PBSTV fordert auch eine **Rüttelplatte** für die Begutachtung von "Sonstigen > 3,5 Tonnen", was vor allem von Seiten der Landwirtschaft nicht als sinnvoll erachtet wird. Speziell für Fahrzeuge mit Geschwindigkeiten über 40 km/h kann jedoch eine Prüfung der relevanten Bauteile ohne diese Einrichtung nur sehr schwer und unvollständig durchgeführt werden. Man kommt überein, dass für die Ermächtigung für diese Fahrzeugklasse eine Rüttelplatte weiterhin verlangt werden muss.

Für Fahrzeuge bis 40 km/h werden jedoch in Abstimmung mit den Ländern und den Kammern die Kriterien für Prüfung und der gegebenenfalls notwendigen Ausrüstung mit Rüttelplatten noch näher festgelegt. Dazu werden seitens des BM.f.V.I.u.T. Stellungnahmen der Fahrzeughersteller eingeholt.

4.2.) Durchführung der Schulungen

In §3 Abs 3 der PBSTV werden entsprechende Schulungen für die zur Durchführung der wiederkehrenden Begutachtung geeigneten Personen vorgeschrieben. Vom Wirtschaftsverband und Vereinen/Institutionen werden in einer Arbeitsgruppe Schulungsunterlagen ausgearbeitet. Diese müssen dem BMVIT zur Approbation vorgelegt werden, sodass dann spätestens im Herbst den Landeshauptleuten einheitliche Schulungsunterlagen zur Verfügung gestellt werden können. (Siehe auch entsprechende Einladung des Wirtschaftsverbandes).

Dafür ist auch von den Vereinen/Institutionen festzulegen, wer berechtigt ist, diese durchzuführen bzw. wann und wo diese stattfinden. Entsprechend wären auch Kontaktpersonen in den einzelnen Bundesländern zu benennen. Dies ist dem BMVIT im Rahmen der Approbation der Schulungsunterlagen ebenfalls mitzuteilen.

Die geforderten *praktischen Übungen* beziehen sich vorwiegend auf die Tätigkeiten an zu prüfenden Fahrzeugen. Hier ist von den Vereinen/ Institutionen, die diese Schulungen durchführen sicherzustellen, dass dafür auch entsprechende Prüfhallen und Einrichtungen zur Verfügung stehen.

Ad 5.) Allfälliges

5.1.) Genehmigung von Fahrzeugen aus der Schweiz

Importierte Fahrzeuge aus der Schweiz sind solchen aus einem EU-Mitgliedsstaat bzw. aus dem EWR gleichzustellen und auch entsprechend zu handhaben (*z.B. bezüglich Abgas*). Als Erstzulassungsdatum gilt auch hier das Datum, in dem das Fahrzeug erstmalig in der Schweiz zugelassen wurde.

5.2.) Genehmigung von Fahrzeugen abhängig vom Verwendungszweck

Oftmals werden Fahrzeuge entsprechend ihres Verwendungszweckes genehmigt, wodurch sich fallweise eine Einstufung in eine andere Fahrzeugklasse ergibt. Dies führte nun wiederholt zu Problemen. Es wird deshalb festgelegt, dass eine Genehmigung entsprechend den in §3 KFG 1967 genannten Fahrzeugarten erfolgen soll, dies unabhängig von ihrem Verwendungszweck. Gegebenenfalls sind Begriffe nach §2 KFG 1967 zur Präzisierung hinzuzufügen (*z.B. M1/historisches Kraftfahrzeug*)

5.3.) Nachträglicher Einbau von Schalensitzen

Immer wieder werden Sitze in Fahrzeuge eingebaut, die entweder keine Gutachten haben bzw. nur einschlägigen Bestimmungen (*z.B. FIA*) entsprechen. Diese "Sportsitze" entsprechen grundsätzlich nicht dem KFG und sind deshalb auch nicht geeignet (*haben z.B. keine Verstellmöglichkeit*), d.h. sie können demnach grundsätzlich nicht genehmigt werden. Voraussetzung für eine Genehmigung ist der Nachweis der EU-Richtlinie 74/408/EWG bzw. der ECE-Regelung R 17. Handelt es sich um "reine" Sportfahrzeuge, so kann folgende Ausnahmeregelung getroffen werden, jedoch unter dem Hinweis, dass eine Verwendung nur für Trainingszwecke (*d.h. eintragen einer entsprechenden Auflage in den Zulassungsschein*) und nur für bestimmte Personen (*Vorlage einer Sportfahrerlizenz*) gilt.

Auch bei der Genehmigung von **Überrollkäfigen** für den Fahrzeuginnenraum ist entsprechend vorzugehen (*d.h. eingeschränkte Genehmigung für Trainingszwecke, nur für eine bestimmte Person*), unter Berücksichtigung der Innenmaße und der eventuell dadurch auftretenden Gefährdung des Lenkers/Beifahrers. Gegebenenfalls ist auch eine Reduktion der Sitzplatzanzahl notwendig.

5.4.) Ausländische Nachweise bei der Genehmigung

Grundsätzlich ist entsprechend Erlass Nr.: 190.500/6-II/B/5/01 vorzugehen. Es liegt jedoch stets im Ermessen des Sachverständigen, davon Abstand zu nehmen, wenn das vorgelegte Gutachten sehr wohl schlüssig und nachvollziehbar ist.

Dipl. Ing. Sittlinger

Beilage: Teilnehmerliste

Kontrollblatt der Steiermärkischen Landesregierung

Wien, am 11.7.2001
Für die Bundesministerin
Dipl.-Ing. Lukaschek
Ministerialrat

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung: