



**BMVIT - II/ST4 (Rechtsbereich Kraftfahrwesen und Fahrzeugtechnik)**

Postfach 3000  
Stubenring 1, 1011 Wien  
email : st4@bmvit.gv.at

GZ. BMVIT-179.415/0002-II/ST4/2004 DVR:0000175

Lt. Verteiler

Wien, am 15. November 2004

**Betreff: Besprechung Ausnahmegenehmigung  
gem. § 34 Abs. 4 KFG 1967 - Delegation**

In der Anlage übermittelt das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie das Protokoll zur Besprechung mit den Kraftfahrreferenten der Länder zur Ausnahmegenehmigung gemäß § 34 Abs. 4 KFG 1967- Delegation vom 7. September 2004.

Die Ausführungen in diesem Protokoll basieren auf den Ergebnissen dieser Sitzung und finden entsprechende Anwendung. Es wird darauf hingewiesen, dass der normative Teil dieses Protokolls als Erlass des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie anzuwenden ist.

Werden mit diesem Protokoll Festlegungen getroffen, die sich mit früher im Arbeitskreis getroffenen Festlegungen zum selben Thema widersprechen, so heben diese die früher getroffenen und widersprechenden Festlegungen auf.

**Für den Bundesminister:**  
Dr. Wilhelm Kast

**Ihr Sachbearbeiter:**  
DI Bernhard Sittlinger  
Tel.: +43 (1) 711 00-5870, Fax-DW: 15072  
bernhard.sittlinger@bmvit.gv.at

elektronisch gefertigt

## **Besprechung mit den Kraftfahrreferenten der Länder Ausnahmegenehmigung gem. § 34 Abs. 4 - Delegation**

am: 07.09.2004 in: Salzburg

### **1.) Allgemeine Themen:**

#### **1.1.) Bestätigung für die Zulassung:**

Eine Übertragungssperre als Auflage für die Zulassung ist bei der Ausstellung einer Bestätigung für die Zulassung gem. § 21d KDV 1967 nicht vorgesehen und kann deshalb auch nicht gefordert werden.

Auch wenn „Fehler“ in den Daten der Übereinstimmungsbescheinigung oder in den allenfalls zusätzlich geforderten Unterlagen zur EU-Betriebserlaubnis des ggst. Fahrzeuges wie z.B. Beschreibungsbogen erkannt werden, so ist dennoch eine Bestätigung auf Basis der „fehlerhaften“ Dokumente auszustellen. Jedoch ist die BPA zur weiteren Veranlassung auf Fehler in den Genehmigungsdokumenten hinzuweisen.

#### **1.2.) Nachträglicher Abbau von Verkleidungen an Krafträdern:**

Oftmals werden an Krafträdern die serienmäßig angebrachten Verkleidungen abgebaut bzw. nach Unfällen aufgrund der Kosten nicht mehr angebracht. Diesbezüglich gibt es jedoch Bedenken, da diese Teile nicht nur aus ästhetischen Gründen angebracht sind, sondern auch einen Einfluss auf die Stabilität, das Fahrverhalten oder die Lärmemissionen des Fahrzeuges haben. Als problematisch werden auch die dadurch entstehenden vorspringenden Teile und Kanten sowie der Anbau der Beleuchtungseinrichtungen gesehen. Aus diesem Grund entscheidet der Arbeitskreis, dass ein Abbau entsprechender Verkleidungen an Krafträdern eintragungspflichtig ist.

Eine Freigabe des Fahrzeugherstellers ist erforderlich, außerdem sind zumindest Nachweise zu den vorspringenden Kanten zu verlangen.

Dies kann jedenfalls dann entfallen, wenn die Genehmigung des ggst. Fahrzeuges bereits eine entsprechende Version auch ohne diese Verkleidungen beinhaltet.

#### **1.3.) Landwirtschaftliche Anhänger – Erhöhung der Breite**

Durch den Erlass GZ. 191121/4-II/ST4/03-P1.2.12. wurde die Möglichkeit eröffnet bei Anhängern mit Güllefassaufbau eine Breite bis zu 3,0m ohne Vorschreibung einer Routengenehmigung unter folgenden Voraussetzungen zu ermöglichen:

*„- zulässige Geschwindigkeit max. 25km/h*

*- Überschreitung der Breite nur durch die Bereifung auf maximal 3,0 m*

*- Breite des Aufbaus maximal 2,55 m*

*- Verwendung von Niederdruckreifen mit einem Innendruck von max. 1,5 bar*

*- Kenntlichmachung der Breite des Fahrzeuges durch entsprechende Beleuchtung und Warntafeln*

*( z.B. schräggestreifte Schutzbalken mit Rückstrahlwirkung)*

*- Anbringung eines zusätzlichen Schutzes nach vorne für andere Verkehrsteilnehmer (wie z.B. Fußgänger, Radfahrer) über die vorstehenden Reifen*

*- In den Bescheid ist folgende Auflage mit aufzunehmen: „Das Fahrzeug darf nur unter der Kennziffer 10 „ Land- und Forstwirtschaft“ zum Verkehr zugelassen werden.“*

Von den Anhängerherstellern wurde die Forderung gestellt diese Regelung auf alle landwirtschaftlichen Anhänger unabhängig von der Aufbauart auszudehnen. Die Sachlage wird eingehend diskutiert wobei es konträre Meinungen gibt. Der Arbeitskreis entscheidet schließlich, dass künftig alle landwirtschaftlichen Anhänger gleich zu behandeln und somit auch in anderen Fällen als bei Güllefässern Ausnahmen zu gewähren sind. Somit besteht bis auf weiteres die Möglichkeit, landwirtschaftliche Anhänger mit einer Breite bis zu 3,0 m (aufgrund der Bereifung) unter den oben angeführten Bedingungen ohne Vorschreibung einer Routengenehmigung zu genehmigen.

Es wird auch angeregt, die Möglichkeit einer Breitenüberschreitung durch Niederdruckbereifung im KFG zu verankern. Das Land Oberösterreich wird einen entsprechenden Entwurf einbringen.

#### **1.4.) Umrüstsatz Bremsen:**

Dieser sog. „High Performance Brake Kit“ der Fa. ATE für eine Umrüstung der vorderen Bremse besteht im wesentlichen aus den Bremsscheiben (Durchmesser 326 mm), 4 Kolben-Festsättel sowie fahrzeugspezifischen Adaptern für deren Befestigung.

In einem Teilegutachten des RWTÜV werden die Prüfungen zur Wirkvorschrift gemäß 71/320 EG i.d.F. 2002/78 EG hinsichtlich Typ 0 (Kaltbremsung) und Typ 1 (Heißbremsung) mit beiden Bremskreisen für verschiedene Fahrzeugtypen nachgewiesen. Auswirkungen bei Ausfall eines Bremskreises wurden nicht untersucht. Außerdem sind gem. dem Teilegutachten nur bestimmte

Rad/Reifenkombinationen zulässig. Die gemäß RL. 78/549 EG geforderte Verwendbarkeit von Schneeketten auf einer dieser verwendbaren Rad-Reifenkombination wurde jedoch nicht überprüft. Der Arbeitskreis entscheidet, dass eine Genehmigung dieses Umrüstsatzes nur möglich ist, wenn die ggst. Fahrzeugtype/Variante im Teilegutachten eindeutig ausgewiesen wird, und zumindest mit einer angeführten Rad/Reifenkombination eine Montage von Schneeketten möglich ist. Die übrigen Bestimmungen wie z.B. zu den Radabdeckungen müssen weiterhin eingehalten sein.

### **1.5.) Alternativer Kraftstoff - Pflanzenöl:**

Das ggst. Fahrzeug wird mit einer zusätzlichen Kraftstoffanlage ausgerüstet, welche es ermöglicht, dass an Stelle von Dieselmotorkraftstoff durch Umschaltung reines Pflanzenöl verbrannt wird.

Entsprechend § 11 KFG 1967 dürfen jedoch nur solche Kraftstoffe in Kraftfahrzeugen feilgeboten werden, welche der Kraftstoffverordnung 1999, BGBl. II Nr. 418/1999, zuletzt geändert durch die Verordnung BGBl. II Nr. 209/2004 entsprechen. Derzeit sind jedoch reine Pflanzenöle in dieser Verordnung nicht genannt. Mit dem Entwurf zur Novellierung dieser Verordnung vom Sommer d.J. wird jedoch die Richtlinie 2003/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Förderung der Verwendung von Biokraftstoffen oder anderen erneuerbaren Kraftstoffen umgesetzt. Damit werden zukünftig die Spezifikationen aller Biokraftstoffe (in reiner Form und entsprechenden Mischverhältnissen) festgelegt.

Für die Verwendung von Pflanzenöl wäre aber auch unbedingt eine Freigabe des Fahrzeugherstellers erforderlich. Der zusätzlich eingebaute Kraftstofftank ist gemäß der EG-Richtlinie 70/221/EWG idF. 2000/8/EG zu prüfen. Außerdem ist nachzuweisen, dass die zusätzlichen Kraftstoffleitungen betriebssicher und so angebracht sind, dass sie gegen Beschädigung von außen möglichst geschützt sind

Weiters wäre auch die Einhaltung der Schadstoffemissionen beim Betrieb mit Pflanzenöl entsprechend den relevanten EU-Richtlinien nachzuweisen sowie eine Prüfung der Leistung beim Betrieb mit Pflanzenöl gem. der Richtlinie 80/1269/EWG i.d.g.F. erforderlich. Da jedoch reines Pflanzenöl als Referenzkraftstoff in den genannten Richtlinien derzeit nicht aufscheint, können entsprechende Nachweise auch nicht erbracht werden.

Aus diesem Grund entscheidet der Arbeitskreis, dass eine Eintragung nur hinsichtlich der zusätzlichen Kraftstoffanlage erfolgen kann, nicht jedoch hinsichtlich des Betriebes mit reinem Pflanzenöl, weshalb diese Kraftstoffart auch nicht eingetragen werden soll. Dies entspricht auch dem Änderungserlass 190500/2-II/ST4/04 Punkt 2.2.e.

### **1.6.) Sattelanhänger und Zentralachsanhänger ohne ABV:**

Konkret wird dieses Problem anhand des Importes eines fabrikneuen Sattelanhängers aus der BRD mit einer Summe der Achslasten von 3500 kg und einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von 4500 kg mit Nachweis der Einhaltung der Richtlinie 71/320/EWG i.d.g.F. diskutiert.

Gemäß § 6 Abs. 7a KFG „müssen u.a. Kraftwagen der Klassen  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_2$  und  $N_3$  mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h und mit nicht mehr als vier Achsen und Anhänger der Klassen  $O_3$  und  $O_4$ , die mit solchen gezogen werden mit einer Antiblockiervorrichtung (ABV) ausgerüstet sein“.

Gemäß § 3 Abs. 1 Zi. 4 KFG sind Anhänger der Klasse  $O_3$  solche „mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t und nicht mehr als 10 t“.

Dahingegen bestimmt die Richtlinie 70/156/EWG in Anhang II, Teil A, Punkt. 3., „dass die für die Klasseneinteilung von Sattelanhängern und Zentralachsanhängern maßgebliche Höchstmasse gleich der von der oder den Achsen des Anhängers auf den Boden übertragenen Last ist, wenn der Anhänger mit dem Zugfahrzeug verbunden und bis zum zulässigen Höchstwert beladen ist.“ Diese Bestimmung findet in Deutschland entsprechende Anwendung, weshalb der in Rede stehende Anhänger vom Hersteller auch der Klasse  $O_2$  zugeordnet wurde und somit auch kein ABV besitzt.

Abgesehen davon, dass eine Einteilung dieses Anhängers in die Klasse  $O_2$  den nationalen Vorschriften widersprechen würde, wäre auch eine Zulassung als  $O_2$  mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von 4500 kg auf Grund der Plausibilitätsabfrage des Zulassungsprogramms nicht möglich.

Der Arbeitskreis entscheidet, dass in so einem Fall eine Ausnahmegenehmigung nach § 34 KFG 1967 i.V.m. § 20a Abs. 1 KDV 1967 wegen besonderer Gegebenheiten für den

Ausnahmetatbestand „Das Fahrzeug ist nicht gemäß § 6 Abs. 7a KFG mit ABV ausgerüstet“ erteilt werden kann. Im Genehmigungsbescheid muss aber unter „Bemerkungen“ festgehalten werden, dass der Anhänger nicht mit ABV ausgerüstet sein muss, da er im Sinne der Richtlinie 70/156/EWG, Anhang II, Teil A, Punkt 3. der Klasse O<sub>2</sub> und damit deren Ausrüstungsvorschriften zuzuordnen ist.

### **1.7) Vorrichtung zur Abgabe optischer Warnzeichen (Lichthupe):**

Gemäß der Richtlinie 76/756/EWG i.V.m der ECE-Regelung Nr. 48 bzw. Richtlinie 93/92/EWG über den Anbau von Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen ist die Ausrüstung eines vom jeweiligen Geltungsbereich erfassten Fahrzeuges mit einer optischen Warnvorrichtung (Lichthupe) nicht zwingend vorgeschrieben, während § 22 Abs. 2 KFG diese für alle Kraftfahrzeuge außer Motorfahräder fordert.

Der Arbeitskreis entscheidet, dass bei Vorliegen einer Übereinstimmungsbescheinigung im Fall des Fehlens einer solchen Lichthupe keine Nachrüstung gefordert werden muss.

### **1.8.) Warnleuchten der Kategorie II gem. § 15a KDV 1967 mit blauem Licht:**

Da für Warnleuchten der Kategorie II die Anforderungen in Deutschland für die Erteilung einer deutschen ABE vergleichbar mit den nationalen Vorschriften gemäß Anlage 2b zur KDV 1967 sind, entscheidet der Arbeitskreis, dass bei Anbringung solcher Leuchten an Fahrzeugen das deutsche Bauartgenehmigungszeichen alternativ anerkannt werden kann, wenn die Leuchte keine österreichische Genehmigung und damit auch nicht das nationale Genehmigungszeichen aufweist.

Warnleuchten der Kategorie I (Leuchten mit Rundumlicht) müssen jedenfalls ein Genehmigungszeichen nach der ECE-Regelung Nr. 65 aufweisen:

z.B. „B1 E12 002345“ (od. „B2“ in Abhängigkeit vom Lichtstärkepegel)

(Anmerkung: wird mit Blinklicht gelbes Licht ausgestrahlt, so steht an Stelle des „B“ ein „A“)

### **1.8.) Beförderung von Rollstuhlfahrern in Kraftfahrzeugen:**

Zum Transport von Rollstuhlfahrern in Kraftfahrzeugen sind Plätze mit entsprechender Festigkeit, Größe und den erforderlichen Rückhalteeinrichtungen vorzusehen. Bei Fahrzeugen der Klassen M<sub>2</sub> und M<sub>3</sub> ist diesbezüglich Anhang VII, Punkt 3.8. der Richtlinie 2001/85/EG über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz nachzuweisen.

Der Arbeitskreis entscheidet, dass beim Transport in Fahrzeugen der Klasse M<sub>1</sub> diese Bestimmungen in sinngemäßer Anwendung ebenfalls einzuhalten sind. Entsprechende Prüfungen sind jedenfalls durchzuführen und auch Nachweise darüber zu verlangen.

### **1.9.) Genehmigung von Fahrzeugen ohne Dreipunktgurt hinten in der Mitte:**

Seit dem 1.10.2004 dürfen Fahrzeuge der Klasse M<sub>1</sub> nur noch dann erstmalig zum Verkehr zugelassen werden, wenn sie auf allen Sitzen mit Dreipunktgurten ausgerüstet sind (ausgenommen Fahrzeuge mit entsprechender Ausnahmegenehmigung gem. Richtlinie 70/156/EWG Artikel 8 Ziff. 2b).

Fahrzeuge die bereits vor dem 1.07.2004 nach Österreich importiert wurden, können bei Nichteinhaltung der Dreipunktgurtregelung gemäß §34 KFG 1967 bis zum 30.09.2005 genehmigt und erstmalig zum Verkehr zugelassen werden.

Bei Fahrzeuge die vor dem 1.10.2004 erstmals zum Verkehr zugelassen waren und nachträglich von LKW auf PKW/Kombi M<sub>1</sub> umgebaut werden, muss ein Mindestschutzniveau gewährleistet sein. Dies bedeutet, dass das Fahrzeug hinten mittig zumindest mit Zweipunkt-Sicherheitsgurte ausgestattet sein muss, wenn die Anbringung von Dreipunkt-Sicherheitsgurten nicht möglich ist. In diesem Fall ist § 33 KFG 1967 in Verbindung mit § 34 KFG 1967 anzuwenden. Bei Umbauten von LKW bzw. PKW auf Wohnmobil ist analog vorzugehen.

### **1.10.) Historisches Kraftfahrzeug- Umrüstung von Benzin auf Dieselbetrieb:**

Die Genehmigung solch einer Umrüstung ist nur möglich, wenn es sich dabei um einen "historisch" korrekten Umbau d.h. dieser Umbau auch zum Zeitpunkt des Baujahres des Fahrzeuges möglich war oder es auch entsprechende Dieselfersionen dieses Typs gegeben hat, handelt. Als „historisch“ korrekt gilt ein solcher Umbau auch nur dann, wenn ein Motor verbaut wird, welcher aus der Zeit des umzurüstenden Fahrzeuges stammt.

## **2.) Konkrete Anlassfälle:**

### **2.1.) Mannschaftstransportwagen Cabrio STEYR 380b; Baujahr 1955:**

Obwohl es sich hierbei um ein historisches Kraftfahrzeug handelt, gibt es doch grundsätzlich Bedenken im Bezug auf eine Genehmigung ohne entsprechender Auflagen, da bei diesem Fahrzeug

an den Sitzbänken seitlich nur eine Kette als Sicherung gegen das Herausfallen in Kurven vorgesehen ist.

Der Arbeitskreis entscheidet, dieses Fahrzeug unter den folgenden Auflagen als historisches Kraftfahrzeug zu genehmigen:

- *Fahrtgeschwindigkeit bei Personentransport auf 40 km/h begrenzt*
- *Begleitperson in der letzten Sitzreihe mit Sprechverbindung zum Fahrer*
- *rutschhemmende Sitz- und Lehnenauflagen mit fixer Befestigung und Kinder dürfen sich nicht an der Außenseite der Bänke befinden.*
- *Betrieb nur bei klaren Sicht- und geeigneten Witterungsverhältnissen (kein Schnee, Schneematsch, Glatteis, Nebel, Regen, usw.)*
- *Ausstattung mit Verbandskasten, Feuerlöscher, Ersatzrad, Ersatzsicherungen, Glühlampen gem. § 47 KDV 1967*
- *Aufschriften:*
  - *nicht aufstehen*
  - *nicht hinauslehnen*
  - *Eltern haften für Ihre Kinder*

Es wird auch darauf hingewiesen, dass solche Fahrzeuge immer dem Arbeitskreis vorzulegen und im Einzelfall zu beurteilen und zu entscheiden sind.

## **2.2.) Straßenbahnkabine auf Lkw-Fahrgestell:**

Das ggst. Fahrzeug ist für den Transport von max. 20 Personen vorgesehen und hat eine Bauartgeschwindigkeit von ca. 60 km/h. Demnach wäre es als Fahrzeug der Klasse M<sub>3</sub> einzustufen, die Anforderungen dafür können aber in keinsten Weise erfüllt werden. Aus verschiedenen Gründen ( u.a. mangelnde Verkehrs- und Betriebssicherheit, da z.B. die Kurvenstabilität schon ab ca. 20 km/h nicht mehr gegeben scheint, Nichteinhaltung der Abgas- und Lärmbestimmungen sowie der Bestimmungen zur Ausgestaltung von Omnibussen, fehlende Notausstiege etc.) wird solch eine Genehmigung vom Arbeitskreis abgelehnt, außer eventuell nach § 96 KFG 1967 bei Umbau auf eine Geschwindigkeit < 10 km/h.

## **2.3.) Strassenwalze BOMAG BW 80 bzw. BW 120:**

Aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere §§ 3 und 4 KD V 1967 können solche selbstfahrenden Arbeitsmaschinen nur gemäß § 96 KFG 1967 als „10 km/h-Kraftfahrzeuge“ genehmigt werden. § 8 Abs. 1 Z. 5 KD V 1967 hinsichtlich der Geräuschemissionen ist jedenfalls nachzuweisen ( 75 dB(A), gemessen nach Anlage 1c).

## **2.4.) Omnibus M<sub>3</sub> aus der BRD, Erstzulassung 9/98; Sitzplätze für Fahrgäste ohne Sicherheitsgurte :**

Da die Übergangsvorschriften der RL 77/541/EWG in der damals gültigen Fassung noch keine Ausrüstung mit Sicherheitsgurten forderten, entscheidet der Arbeitskreis, dass eine Ausnahmegenehmigung gem. § 34 KFG i.V.m. § 20a Abs. 1 KD V erteilt werden kann.

## **3.) Gemeinsame Sitzung mit Vertretern der Wirtschaftskammer Österreichs:**

### **3.1.) Erfüllung der Richtlinie 2003/97/EG für indirekte Sicht:**

Die Richtlinie 2003/97/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10.11.2003 über die Typgenehmigung von Einrichtungen für indirekte Sicht und von mit solchen ausgestatteten Fahrzeugen hebt die Richtlinie 71/127/EWG über Rückblickspiegel auf, ist jedoch derzeit noch nicht ins nationale Recht umgesetzt.

Der Arbeitskreis entscheidet, dass Fahrzeuge, die bereits jetzt die Richtlinie 2003/97/EG erfüllen gem. § 31 KFG 1967 auch einzelgenehmigt werden können.

### **3.2.) Abwicklung von Eigenimporten:**

#### **3.2.1.) Ausstellung von nationalen Fahrzeugdokumenten:**

Für Kraftfahrzeuge mit einer EU-Betriebserlaubnis, die nicht vom Hersteller selbst oder dessen Bevollmächtigten in Österreich ins Bundesgebiet eingebracht wurden, bestehen zwei gesetzlich vorgesehene Möglichkeiten, um Dokumente für die Zulassung zu erlangen.

Entweder ist das Fahrzeug der Einzelgenehmigungsbehörde vorzuführen und von dieser eine Bestätigung für die Zulassung gemäß § 21d KDV 1967 auszustellen, oder es kann von den Fahrzeugimporteuren ein Typenschein ausgestellt werden. Die näheren Bestimmungen dazu sind im Erlass 190.500/5-II/A/5/99 vom 29.7.1999 Punkt A über die Ausstellung von Dokumenten für die Zulassung von Kraftfahrzeugen mit EU-Betriebserlaubnis festgelegt. Es gilt, dass grundsätzlich weiter entsprechend diesem Erlass vorzugehen ist.

Für den Umfang der Überprüfung gilt, dass gemäß §28b Abs. 5 KFG 1967 die Konformität mit der Übereinstimmungsbescheinigung zu prüfen ist. Gemäß § 21d Abs. 1 KDV 1967 hat der Landeshauptmann auf Antrag zu überprüfen, ob ein bestimmtes Fahrzeug, das einer Type angehört, für welche eine EG-Betriebserlaubnis in einem anderen Staat erteilt worden ist, der vorgelegten Übereinstimmungsbescheinigung oder einem auf Grund einer Übereinstimmungsbescheinigung ausgestellten ausländischen Fahrzeugdokument entspricht.

In der Praxis wird also nur überprüft, ob das Fahrzeug mit den Daten des COC-Dokumentes übereinstimmt, vor allem im Bezug auf die zulassungsrelevanten Daten. Die Überprüfung wird ohne Zerlegungsarbeiten am Fahrzeug anhand der vorgelegten Unterlagen vorgenommen. Grundsätzlich umfasst die Überprüfung nicht weitere Aspekte wie z.B. Abgasuntersuchung oder Prüfungen zur Fahrsicherheit. Andere Punkte, welche zusätzlich zum COC-Dokument in der Betriebserlaubnis des Fahrzeuges ausdrücklich genannt sind und auch einen wesentlichen Einfluss haben ( z.B. Auspuffschalldämpfer), sind ebenfalls zu prüfen. Nur bei Bedenken, insbesondere auf Grund der zurückgelegten Fahrleistung oder im Hinblick auf die letzte im Ausland durchgeführte Begutachtung, kann diese Überprüfung auch auf die Verkehrs- und Betriebssicherheit des Fahrzeuges erstreckt werden.

Diese Bestimmungen finden auch sinngemäße Anwendung für die Ausstellung von Typenscheinen durch den Generalimporteur.

Die Prüfung der „Serienmäßigkeit“ kann oftmals nur durch eine Fachwerkstätte des Importeurs erfolgen, weshalb vom Arbeitskreis angeregt wird, dass die Möglichkeit der Ausstellung von

Typenscheinen wieder vermehrt geboten wird. Die WKO wird diesbezüglich an die Fahrzeugimporteure herantreten, damit diese Dienstleistung zukünftig wieder von allen Importeuren angeboten wird.

Der zitierte Erlass legte unter Pkt A.2.2. fest, dass das zur Vorlage gebrachte COC-Papier bzw. das vorgelegte Fahrzeugdokument einzuziehen ist. Dies wird jedoch sowohl von den Einzelgenehmigungsbehörden wie auch von den Fahrzeugimporteuren unterschiedlich gehandhabt, weshalb der Arbeitskreis entscheidet, diesen Punkt nicht mehr entsprechend anzuwenden. Zukünftig soll das vorgelegte COC-Dokument bzw. das ausländische Fahrzeugdokument mit einem Vermerk entsprechend „entwertet“ werden ( z.B. *„Auf Basis dieses COC-Dokuments/Fahrzeugbriefes wurde eine österreichische Bestätigung für die Zulassung gem. § 21d KDV 1967/ österreichischer Typenschein mit der Nr.....ausgestellt“*) und dann zur ausgestellten Bestätigung bzw. dem Typenschein beigefügt dem Kunden wieder zurückgegeben werden (siehe dazu auch Protokoll zur Tagung der Kraftfahrreferenten 2003 Zl.: 170303/13-II/ST4/03 vom 3.12.2003)

### **3.2.2.) Auskünfte durch die Generalimporteure:**

Die Importeure haben im Jahr 1999 die Zusage gegeben, dass fernschriftliche Anfragen der KFZ-Genehmigungsbehörden, die im direkten Zusammenhang mit “Genehmigungs- und Zulassungsfragen” stehen, kurzfristig, fundiert und ohne Berechnung bearbeitet werden (siehe Erlass Zl.: 190.500/5-II/A/5/99 vom 29.7.1999). Der Arbeitskreis unterstreicht die Wichtigkeit dieser Möglichkeit, da oftmals nur der Importeur zweifelsfrei feststellen kann, inwieweit das Fahrzeug der Betriebserlaubnis entspricht bzw. nur dieser die für die Einzelgenehmigungsbehörde zusätzlich erforderlichen Daten verfügbar hat. Grundsätzlich ist die Bereitschaft weiterhin da, weshalb die WKO die Fahrzeugimporteure erneut darauf hinweisen wird, dass diese Dienstleistung weiterhin entsprechend anzubieten ist, wobei auch fernmündliche Anfragen bzw. solche über e-mail in gleicher Weise behandelt werden. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass dieser Service durch den Generalimporteur mit einem hohen Aufwand verbunden ist, weshalb er nur für die KFZ-Genehmigungsbehörden in den Ländern und nicht auch für Privatpersonen angeboten werden muss.

### **3.3.) Nachrüstung mit Partikelfilter:**

Vom Vertreter der WKO wird darauf hingewiesen, dass mit Ende 2005 jeder Hersteller Kraftfahrzeuge im Programm haben wird, welche serienmäßig mit Partikelfiltern ausgerüstet sein werden. Die Kosten werden sich auf ca. 1000 EURO mehr belaufen, außerdem ist mit einem Kraftstoffmehrverbrauch von zumindest 5 % zu rechnen. Von Seiten der EU sind Bestrebungen im Gange, die Partikelmasse mit der nächsten Abgasstufe soweit zu senken, dass dieser nach dem derzeitigen Stand der Technik nur noch mit einem Partikelfilter erfüllt werden kann.

Die Kosten für Nachrüstsysteme belaufen sich derzeit auf ca. 500 EURO. Bezüglich der Förderung von Nachrüstfiltern sind in Österreich derzeit noch keine konkreten Bestimmungen ausgearbeitet, vom Vertreter der WKO wird aber angeregt, dass bei entsprechenden Fördermaßnahmen eine Eintragungspflicht für Partikelfilter vorgesehen werden sollte. Im April 2004 wurde dieses Thema bereits im Arbeitskreis diskutiert (GZ.: 191121/4-II/ST4/04 vom 1. Juni 2004 Pkt 2.2.), an den damals getroffenen Festlegungen soll weiterhin festgehalten werden.

Eine Eintragungspflicht ist derzeit nicht vorgesehen. Der Fahrzeuginhaber muss jedoch über den Nachweis verfügen, dass die Nachrüstung dem Anhang XIII der Richtlinie 70/220/EWG i.d.g.F. entspricht. Damit ist zumindest gewährleistet, dass das System bezüglich Dauerhaltbarkeit und Lärm- bzw. Abgasemissionen dem Originalsystem zumindest gleichwertig ist.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass auch ein Nachweis über die Einhaltung der ECE-Regelung Nr. 103 über Austauschkatalysatoren dem Anhang XIII gleichwertig ist und deshalb entsprechend den Festlegungen anerkannt werden muss. Bauteile genehmigt nach 70/220/EWG bzw. ECE R103 sind mit den entsprechenden Genehmigungsnummern versehen ( z.B. e12 12345 bzw. E12 103R001234)

In Deutschland erhalten Nachrüstpartikelfilter bei Einhaltung der genannten Bestimmungen eine ABE mit der entsprechenden Kennzeichnung. Wird ein Nachrüstfilter mit einer solchen ABE verbaut, kann ebenfalls von einer Eintragung Abstand genommen werden.

#### **4.) Allgemeines:**

##### **1.) Überarbeitung der Richtlinie G 95 über Erdgasbetriebene Fahrzeuge:**

Diese Richtlinie wird überarbeitet, eine erste Sitzung soll noch in diesem Herbst nach Einberufung durch die Österreichische Vereinigung für das Gas- und Wasserfach stattfinden. D.I. Haselböck und Ing. Hirschmann haben sich bereit erklärt, in dieser Gruppe mitzuarbeiten.

**2.) Versendung von Typenscheinmustern an die Länder:**

Dies wird teilweise nicht mehr durchgeführt, jedoch als sinnvoll erachtet. Damit auch in Zukunft wieder Typenscheinmuster an die Genehmigungsbehörden versandt werden, wird von der BPA eine Information diesbezüglich an die Bevollmächtigten der Hersteller ergehen, wobei auch eine aktualisierte Liste der Adressen der Landesbehörden verteilt werden soll.

**3.) Die nächste Sitzung** findet am **30. November 2004** um 9.00 Uhr in **Salzburg** statt.