



# 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:

# PROTOKOLL

---

zur Tagung der Kraftfahrreferenten Oktober 2001  
Techniker

## **KFG:**

### **§ 6 Protokoll Gödersdorf-Herabsetzung der Geschwindigkeit bei Anhängern:**

Die Festlegung, dass Anhängewagen auf 25 km/h herabgesetzt werden können ( siehe Zl.:170.303/2-II/B/7/01) wird geändert, da damit eine Reihe von Bestimmungen umgangen werden können. In der Praxis wird mit diesen Anhängewagen die vorgeschriebene Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten, wobei diese oftmals zusätzlich erheblich überladen sind wodurch die Verkehrssicherheit nicht mehr gegeben ist. Zusätzlich ist auch keine § 57a Begutachtung notwendig. Eine Herabsetzung der Geschwindigkeit auf 25 km/h ist deshalb nicht möglich.

### **§ 29 Bauartgeschwindigkeit von Iof Zugmaschinen:**

Es gibt angeblich eine Reihe von Typen von Iof-Zugmaschinen, die mit 40 km/h genehmigt werden, die aber in der Praxis wesentlich höhere Geschwindigkeiten erreichen können. Es werden auch Fälle genannt, wo mit einfachsten Mittel manipuliert wird ( über Geschwindigkeitswählknopf). Selbst in den Betriebshandbüchern wird darauf hingewiesen. Andererseits gibt es Aussagen, wonach eine Erhöhung der Geschwindigkeit nur von Werkstechnikern auf elektronischem Weg erfolgen kann.

Um den Manipulationen nun von Seiten des BMVIT nachgehen zu können, sind jedoch konkrete Anlassfälle notwendig. Es wird angemerkt, dass die Kontrolle der Geschwindigkeit auch verstärkt auf der Strasse durchgeführt werden müsste, wobei das Hauptaugenmerk auf jene Gebiete gelegt werden sollte, wo solche manipulierten Fahrzeuge mit Sicherheit zum Einsatz kommen.

### **§ 33 Bodenfreiheit-Erlass 190.500/8-II/B/5/00:**

Es wird die Auffassung vertreten, dass der ggst. Erlass, vor allem im Bezug auf das Mindestmaß von 110mm, nicht einheitlich gehandhabt wird. Hinzu kommt, dass die Genehmigungsgrundlage unterschiedlich ist.

Wenn es sich hierbei um eine wesentliche technische Änderung handelt ( Klarstellung zum Begriff „wesentlich“ über Änderungserlass), so ist gemäß § 33 KFG 1967 vorzugehen. Hinsichtlich der nicht geänderten Bauteile ist der Typenschein als Bestandteil des Bescheides zu zitieren.

Das Maß von zumindest 110mm ist jedenfalls einzuhalten, bei der Messung ist das Fahrzeug mit einer Person zu besetzen. Der Restfederweg ist zu prüfen, dies kann z.B. durch das einseitige Befahren einer ca 25cm hohen Rampe festgestellt werden. Das Kontrollmaß ist in das Kontrollblatt einzutragen.

Bei Fahrwerksänderungen ist es nicht notwendig, dass zumindest mit einer genehmigten Rad/Reifendimension eine Montage von Schneeketten möglich sein muss. Als Auflage wäre vorzuschreiben: „Die Verwendung von Schneeketten ist bei den Bereifungsdimensionen ..... unzulässig“

### **§ 33 Forderung nach zusätzlichen Nachweisen:**

Es wird vorgeschlagen, dass im Zuge von technischen Änderungen sinngemäß zu § 22 Abs 4 KDV 1967 vorzugehen ist, d.h. dass bei einer Aufforderung durch den Landeshauptmann zusätzliche Nachweise und Befunde vorzulegen sind. Wird eine Fahrzeugänderung angezeigt, ist die Vorladung dahingehend zu ergänzen, dass man als Genehmigungsbehörde von einer Konformität mit dem KFG durch die Änderung ausgeht. Kommt der Antragsteller der Vorladung wiederholt nicht nach, ist eine Überprüfung nach § 56 KFG durchzuführen. Ein entsprechender Vorschlag wird von Seiten Wiens vorgelegt.



### **§ 33 Leistungsreduzierung bei vierrädrigen KFZ bzw. Motorrädern:**

Oftmals werden vom Hersteller Maßnahmen zur Leistungsreduzierung gesetzt, welche nachträglich sehr leicht manipuliert werden können. Eine Kontrolle über § 57a Begutachtung ist jedoch nur sehr schwer möglich, eine nachträgliche Manipulation kann meist nur über die Kontrolle auf der Straße festgestellt werden. Dazu müssen jedoch die entsprechenden Informationen vorliegen. Deshalb ist im Zulassungsschein bzw. in dem beigefügten Kontrollblatt eine genaue Beschreibung aufzunehmen, wie die Leistungsreduzierung erfolgt ist.

### **§ 34 Historische Kraftfahrzeuge:**

Vom Sachverständigen ist die Originalität, der Erhaltungszustand und die Erhaltungswürdigkeit zu bewerten. Diese Bewertung kann auch anhand vorgelegter Gutachten erfolgen, wobei jedoch bemerkt wird, dass die Qualität dieser Gutachten nicht immer wie gewünscht gegeben ist. Solche Gutachten können sehr wohl zurückgewiesen werden.

Zur Geräuschmessung von Historischen Kraftfahrzeugen ( siehe Erlass 190500/12-II/B/5/01 Pkt 4) wird ergänzt, dass die Grenze des Nahfeldpegels bei Verwendung von Originalauspuffanlagen grundsätzlich bei 100 dB(A) liegt. In das Genehmigungsdokument ist zum Geräusch nur der Nahfeldpegel einzutragen. Bei Fahrzeugen mit Baujahr 1955 und davor kann dieser jedoch auch darüber liegen. Bei allen anderen ist bei Überschreitung des Grenzwertes von 100 dB(A) ein Fahrgeräuschgrenzwert von nicht mehr als 89 dB(A) nachzuweisen.

### **§ 56 Motorfahräder der Fa. Enmoto mit Geschwindigkeiten über der Bauartgeschwindigkeit:**

Es gibt eine Reihe von Fällen, in denen mit Motorfahrrädern v.a. des genannten Importeurs weit überhöhte Geschwindigkeiten erzielt werden. Mit den Firmenvertretern wurden deshalb Gespräche geführt und die ersten Maßnahmen sind auch bereits gesetzt. Die in Frage kommenden Fahrzeuge werden zurückgerufen und in den ordnungsgemäßen Zustand rückgeführt. Besitzer, welche der Aufforderung nicht Folge leisten, sollen in weiterer Folge eine Vorladung zu einer § 56 Überprüfung erhalten. Zusätzlich sollen die Manipulationen der Geschwindigkeit vermehrt auf der Straße geprüft werden.

## **KDV 1967**

### **§ 1a Genehmigung von Rammschutzeinrichtungen:**

Zur Genehmigung solcher Bauteilen herrscht nach wie vor Uneinigkeit von Seiten der Sachverständigen. Bedenken gibt es vor allem deshalb, da durch den Anbau solcher Rammschutzeinrichtungen (sog. „Bullbars“) unter Umständen das Verhalten des Fahrzeuges im Frontbereich im Falle einer Kollision negativ beeinflusst wird, wodurch es zu höheren Verletzungsrisiken bei schwächeren Kollisionsteilnehmern kommt. Dies ist bei der Genehmigung zu berücksichtigen, weshalb zumindest die Bestimmungen der Richtlinie 74/483/EWG zu den Außenkanten einzuhalten sind.

Grundsätzlich stellt sich die Frage zur Notwendigkeit solcher Anbauten, weshalb auch ein generelles Verbot zu prüfen ist. In diesem Zusammenhang wird auch auf die geplante freiwillige Vereinbarung zwischen der Europäischen Kommission und der Europäischen Automobilindustrie hingewiesen, die auch ein solches Verbot an Neufahrzeugen vorsieht. Der Nachrüstmarkt bleibt jedoch vorerst unberücksichtigt. Dänemark beabsichtigt ein generelles Verbot solcher „Bullbars“, wobei der entsprechende Vorschlag den Ländern

übermittelt wurde. Dieser könnte als Basis für zukünftige nationale Regelungen dienen. Für an der Front angebaute Teile wie z.B. Seilwinden ist zumindest eine Abdeckung vorzuschreiben, mit einer entsprechenden Übergangsfrist. Eine weitere Diskussion zu diesem Thema wird jedenfalls notwendig sein.

#### **§ 11 Abs. 1 Anbringung von Fernlichtscheinwerfern:**

Es stellt sich die Frage, ob es zulässig ist, an Kraftfahrzeugen mehr als vier Fernlichtscheinwerfer zu montieren, auch wenn z.B. durch eine Schaltung sichergestellt ist, dass immer nur vier davon gleichzeitig Licht abstrahlen, wie dies die Regelung ECE R48 vorsieht. Grundsätzlich muss davon ausgegangen werden, dass alle angebrachten Scheinwerfer auch gleichzeitig leuchten könnten, weshalb nochmals klargestellt wird, dass maximal auch nur vier Fernlichtscheinwerfer angebracht sein dürfen. Ein Abdecken eventuell vorhandener zusätzlicher Fernlichtscheinwerfer z.B. mittels Kunststoffkappen ist nicht zulässig. Die Summe der Kennzahlen darf 100 ( ab 26.3.1997 Genehmigungsdatum 75 ) nicht überschreiten. Zusätzlich dürfen maximal zwei Nebelscheinwerfer angebracht sein (§ 20 Abs.2 KFG 1967).

#### **§ 22 Abs 5: Probefahrt-Bremsenprüfung auf Bremsprüfständen mit Anhängern:**

Mit der 47. Novelle zur KDV wurde festgelegt, dass von einer Probefahrt Abstand genommen werden kann, wenn alle erforderlichen Nachweise erbracht werden und keine Bedenken bestehen. Der Sachverständige hat dies jedoch in seinem Gutachten zu begründen.

Bei der Typengenehmigung dieser Fahrzeuge sind die EU-Richtlinie und eine Wirkungsprüfung nachzuweisen. Bei der Einzelgenehmigung ist nur der Nachweis, dass typenmäßige Teile verwendet werden zu wenig. Im Bedarfsfall ist auch eine Bremsenprüfung am Prüfstand durchzuführen. Die Entscheidung darüber liegt im Ermessen des Sachverständigen. Dies bedeutet auch, dass ein entsprechender Prüfstand in unmittelbarer Nähe zur Verfügung stehen muss. Weiters müssen die erforderlichen Voraussetzungen zur ordnungsgemäßen Benützung des Prüfstandes (z.B. geeignetes Zugfahrzeug, Ballastgewichte u. dgl. ) verfügbar sein.

#### **§ 22a Änderung der Räder/Reifen:**

Eine Eintragung von anderen Rädern und/oder Reifen ist nicht notwendig, wenn nachgewiesen wird, dass diese für ein Fahrzeug gleicher Type bereits einmal als geeignet erklärt wurden (z.B. über einen Feststellungsbescheid). Dieser Nachweis ist mitzuführen, damit auch eventuell vorgeschriebene Auflagen für Kontrollen ersichtlich sind. Dies gilt jedoch nicht, wenn bereits vom Fahrzeugimporteur eine Eintragung ins Typendatenblatt vorgenommen wurde. Eine entsprechende Änderung in der KDV ist notwendig.

#### **§ 22b Erstellung eines Kataloges für die Erweiterung:**

Eine entsprechende Liste wird vom BMVIT erstellt und gemeinsam mit den Ländern abgestimmt.

### **PBSTV**

#### **Anlage 6: HC-Messung**

Es wird nochmals klargestellt, dass der nach 8.2.1. festgelegte Grenzwert von 600 ppm für die HC-Emissionen auch auf Fahrzeuge der Klasse L anzuwenden ist. Eine entsprechende Prüfung ist jedenfalls durchzuführen, v.a. um Motorschäden frühzeitig zu erkennen. Liegt der gemessene Wert über 600ppm, ist dies grundsätzlich als schwerer Mangel zu werten.

Von Seiten der Hersteller wird jedoch immer wieder angemerkt, dass es auch Fahrzeugtypen gibt, die bereits bei der Genehmigung einen über 600ppm hinausgehenden Wert haben. Von Seiten des BMVIT wird man deshalb an die Fahrzeugimporteure herantreten, diese mitzuteilen, da nur in solchen Fällen von der 600ppm-Grenze Abstand genommen werden kann.

**Anlage 6 Feuerwehrfahrzeuge-Kranprüfung:**

Die Vorlage eines Prüfnachweises gemäß Prüfnummer 7.16 ist auch für solche Feuerwehrfahrzeuge erforderlich, da auch diese im gesamten Umfang verkehrs- und betriebssicher sein müssen. Unabhängig vom Verwendungszweck ist jedenfalls eine Prüfung entsprechend den in Anlage 6 ausgewiesenen Punkten durchzuführen.