

# Technikerrunde 2003

## KFG 1967

### 1.) § 2 Abs. 1 Z. 28a: Wohnmobil - Begriffsbestimmung

Es stellt sich die Frage, ob bei der Genehmigung von Wohnmobilen dieser Begriff unter „Fahrzeugart“ oder unter „Art des Aufbaus“ einzutragen ist. Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung wie z.B. Wohnmobile sind in der Richtlinie 70/156/EWG sowohl bei den Fahrzeugarten genannt (Anhang II B), andererseits aber auch bei den Aufbauarten (Anhang II C).

Der Erlass 190.500/7-II/ST4/02 stellt die gegenwärtig gültige Einteilung der verschiedenen Fahrzeug- und Aufbauarten dar. Da auch die Versicherung ihr Zulassungsprogramm diesem Erlass gemäß umgestellt hat, ist diesem entsprechend die Fahrzeug- und Aufbauart festzulegen.

Für Wohnmobile gilt demnach: Unter Fahrzeugarten ist „Personenkraftwagen/M1“ unter Art des Aufbaus „Wohnmobil“ einzutragen.

### 1.a.) § 2 Abs. 1 Z. 28a: Erforderliche Nachweise bei der Genehmigung von Wohnmobilen

Der Umbau eines Fahrzeuges der Klasse M oder N in ein Wohnmobil ist grundsätzlich möglich. Bei der Genehmigung ist gemäß den Anlagen 3e und 3en vorzugehen, wobei vor allem auch Nachweise verlangt werden müssen zu Sicherheitsgurten (77/541/EWG) und deren Verankerung (76/115/EWG), Innenausstattung (74/60/EWG), Heizanlagen (2001/56/EG). Die Sitzfestigkeit kann gegebenenfalls vom Sachverständigen geprüft werden. Der sach- und fachgerechte Einbau von Gas- und Elektrogeräten ist jedenfalls durch ein Gutachten nachzuweisen. Es dürfen nur genehmigte Geräte mit entsprechender CE-Kennzeichnung verbaut werden. Für die Gasanlage ist eine Abnahmeprüfung zu verlangen. In einer Arbeitsgruppe der Länder sollen noch nähere Bestimmungen erarbeitet werden.

### 2.) § 2: Gewichtsdefinitionen

Derzeit gibt es keinen eindeutigen Definitionsübergang zwischen den bisher üblichen nationalen Gewichtsdefinitionen wie z.B. Nutzlast, Eigengewicht und den aus den EU-Richtlinien übernommenen Definitionen wie z.B. Gewicht des Fahrzeuges im fahrbereiten Zustand.

Unter Eigengewicht ist gemäß Z. 31 das Gewicht eines vollständig ausgestatteten, betriebsbereiten, auf waagrechter, ebener Fahrbahn stehenden Fahrzeuges ohne Ladung, bei Kraftfahrzeugen einschließlich des vollgefüllten Kraftstoffbehälters oder der als Kraftquelle bestimmten Akkumulatorenbatterie zu verstehen. Gewicht des Fahrzeuges im fahrbereitem Zustand im Sinne der RL 70/156/EWG wird gemäß Z. 31a für Fahrzeuge der Klasse M1 definiert als das Gewicht des Fahrzeuges mit Aufbau oder das Gewicht des Fahrgestelles mit Führerhaus, wenn der Aufbau nicht vom Hersteller geliefert wird, einschließlich Kühlflüssigkeit, Schmiermittel, Kraftstoffbehälter zu 90% gefüllt, Werkzeug, Ersatzrad, Lenker mit einem Pauschalgewicht von 75 daN.

Für Fahrzeuge der Klassen L gibt es gemäß RL 2002/24/EG eine ähnliche Definition, jedoch wird hier der Lenker nicht berücksichtigt.

Für Fahrzeuge der Klassen M und N ergibt sich das Eigengewicht aus dem Gewicht des Fahrzeuges im fahrbereiten Zustand vermindert um 75 kg. Für Fahrzeuge der Klassen L und O entspricht dieses jedoch dem Gewicht des Fahrzeuges im fahrbereiten Zustand.

Problematisch ist auch das sog. Leergewicht, das zwar bei der Beschränkung des Leistungsgewichtes für Leichtmotorräder angeführt, jedoch nicht im § 2 definiert ist. Gemäß RL 2002/24/EG setzt sich die Leermasse zusammen aus der Masse des zur normalen Verwendung fahrbereiten Fahrzeuges mit einfachster Ausrüstung, angemessenem Füllstand der Flüssigkeiten zur Gewährleistung der einwandfreien Funktion jedoch ohne gefülltem

Kraftstofftank. Für die Bestimmung des Leistungsgewichtes bei Leichtmotorrädern sollte das Eigengewicht herangezogen werden. Eine entsprechende Änderung des § 2 Abs. 1 Ziffer 15b ist vorgesehen.

Für die Berechnung der Nutzlast ist gemäß Erlass 179316/8-II/ST4/03 vorzugehen.

### **3.) § 4: Disharmonie EU-Recht und nationales Recht:**

Mit der Richtlinie 2003/19/EG wurden wesentliche Änderungen zur Richtlinie 97/27/EG über Massen und Abmessungen bestimmter Klassen von Fahrzeugen erlassen. Gemäß Artikel 2 Abs. 1 dürfen Mitgliedsstaaten ab dem 1. Oktober 2003 die Genehmigung oder den Verkauf und die Zulassung nicht verweigern, wenn die Fahrzeuge dieser geänderten Fassung entsprechen. Es stellt sich die Frage, wie Behörden nun vorgehen sollen, da diese national noch nicht umgesetzt ist, ein Antragsteller sich jedoch bereits darauf beruft.

Es gilt, dass bei Nachweis der genannten EU-Richtlinie diese bereits zu akzeptieren ist. Grundsätzlich ist dazu zu bemerken, dass „neue“ Richtlinien/-änderungen, wenn auch eine Umsetzung ins nationale Recht noch nicht erfolgt ist, immer zu akzeptieren sind, sofern die in den ggst. Richtlinien genannten Fristen auch eingehalten sind.

### **4.) § 4 Abs. 8 und 9: Gelenkte Achse als Antriebsachse:**

In Abs. 8 ist festgelegt, dass die Achslast der Antriebsachse 11.500 kg nicht überschreiten darf, wobei bei einem Fahrzeug mit mehreren Achsen eine gelenkte Achse nicht als Antriebsachse gilt. Gemäß Abs. 9 darf das Gewicht auf den Antriebsachsen nicht weniger als 25 % des Gesamtgewichtes des Fahrzeuges bzw. der Kombination betragen.

Bei der Betrachtung der Achslasten steht bei einer gelenkten Antriebsachse die Lenkbarkeit im Vordergrund und somit gilt in diesem Fall als Grenze eine höchste zulässige Achslast von 10 Tonnen. Im Hinblick auf die Bedingung in Abs. 9 betreffend der Übertragung von Antriebskräften auf die Straße ist eine gelenkte Antriebsachse jedoch mit zu berücksichtigen, d.h. das Gewicht auf der gelenkten Antriebsachse wird für die Beurteilung der 25 %-Regelung mit eingerechnet.

### **5.) § 14 Abs. 7: Zusätzliches Begrenzungslicht bei Breiten > 2,55 m**

Im § 14 Abs. 7 ist festgelegt, dass Kraftwagen, deren größte Breite die im § 4 Abs. 6 Z. 2 festgesetzten Höchstgrenzen überschreiten, außer mit den in § 14 Abs. 3 angeführten Begrenzungsleuchten auf beiden Seiten vorne mit je einer weiteren Begrenzungsleuchte und hinten auf beiden Seiten mit mindestens je zwei Schlussleuchten ausgerüstet sein müssen. Diese müssen so angebracht werden, dass anderen Straßenbenutzern die Breite des Fahrzeuges erkennbar gemacht wird.

Von dieser Bestimmung kann nicht Abstand genommen werden. Diese zusätzlichen Leuchten sind jedenfalls zu verlangen. Auf die zusätzliche Anbringung kann nur in jenen Fällen verzichtet werden, wo bereits die verpflichtenden Leuchten so angebracht sind, dass die Breite des Fahrzeuges ersichtlich ist. Dies ist jedenfalls dann der Fall, wenn sich diese Leuchten maximal 10 cm vom äußersten Rand befinden, weshalb dann auch eine Ausnahmegenehmigung erteilt werden kann.

### **6.) § 31: Mindestanforderungen für Gebrauchtimporte aus dem EU-Ausland**

Diese Thematik wurde bereits im Arbeitskreis zu „§ 34 KFG- Ausnahmegenehmigung“ diskutiert. Es ist entsprechend Protokoll zur Sitzung vom 18. September 2003 ( Zl.: 191.121/6-II/ST4/03) Pkt. 4.1. vorzugehen. Dies bedeutet, dass für Gebrauchtfahrzeuge aus dem EU-Ausland bezüglich des Lärms die Einhaltung der Richtlinie 70/157/EWG zumindest idF. 92/97/EWG und bezüglich des Abgases der Richtlinie 70/220/EWG zumindest idF. 93/59/EWG nachzuweisen ist.

### **7.) § 33 und § 22a KDV: Nichtanzeigepflicht von Rädern mit ABE**

Es wird vorgeschlagen, dass bei Vorliegen einer ABE ( KBA-Nr.) für ein Leichtmetallrad mit seriennahen Raddimensionen und Verwendung einer vom Fahrzeughersteller freigegebenen Reifendimension diese ohne Eintragung nach § 33 verwendet werden dürfen.

Dies findet grundsätzlich Zustimmung, es kann sich jedoch nur um Fahrzeug idente Raddimensionen handeln ( d.h. solche, welche bereits in der Fahrzeugbetriebslaubnis ausdrücklich angeführt sind).

§ 22a KDV 1967 soll entsprechend geändert werden ( d.h. auch die Bereifung wäre mit aufzunehmen). Die Bestimmung in Abs. 2 lit. n, dass eine Änderung der Räder nicht angezeigt werden muss, wenn der Zulassungsbesitzer über den Nachweis verfügt, dass diese Art von Felgen mit Bereifung bereits in einem Verfahren nach § 32 oder § 33 KFG 1967 als für die Type des Fahrzeuges geeignet erklärt wurde, wäre jedenfalls auf Rad-/Reifengrößen einzuschränken, die ohne weitere Änderungen am Fahrzeug verwendet werden können. Eine entsprechende Änderung des § 22a KDV 1967 ist vorgesehen.

### **8.) § 34: Genehmigung von Lastkraftwagen der Type Steyr 680 des Bundesheeres**

Bei der Genehmigung von solchen Fahrzeugen sind unabhängig von der Anzahl der Achsen dieselben Kriterien anzuwenden. Fahrzeuge aus dem Bestand des Bundesheeres haben oftmals im Zuge der Genehmigung eine Reihe von Ausnahmen erhalten, welche bei einer Weiterveräußerung nicht mehr direkte Anwendung finden. Gibt es in den Typenscheinen keine einschränkenden Bestimmungen, kann eine Genehmigung erteilt werden. Bei Einschränkungen zum Betrieb oder bereits erteilten Ausnahmen als Heeresfahrzeug müssen zusätzliche Nachweise verlangt werden.

## **KDV 1967**

### **9.) § 1d: Nachweis des Abgasverhaltens bei aufgebauten Aggregaten**

Im Kraftfahrrecht finden sich keine Bestimmungen für das Abgasverhalten von auf Fahrzeugen aufgebaute Motoren, Aggregate etc., weshalb auch keine Nachweise verlangt werden können. Lediglich zum Geräusch findet sich eine Bestimmung in § 8 Abs. 5 KDV 1967, wonach diese der RL 2000/14/EG über umweltbelastende Geräuschemissionen von zur Verwendung im Freien vorgesehenen Geräten und Maschinen entsprechen müssen.

### **10.) § 1f: Vorderer Unterfahrschutz an selbstfahrenden Arbeitsmaschinen**

Die derzeitige Textierung des § 1f legt fest, dass nur Fahrzeuge der Klassen N<sub>2</sub> und N<sub>3</sub>, ausgenommen geländegängige Fahrzeuge und Fahrzeuge deren Verwendungszweck mit den Bestimmungen für den vorderen Unterfahrschutz nicht vereinbar ist, mit einem vorderen Unterfahrschutz ausgerüstet sein müssen.

Für selbstfahrende Arbeitsmaschinen bzw. Spezialkraftwagen kann deshalb kein vorderer Unterfahrschutz verlangt werden. Die Ausstattung mit einem vorderen Unterfahrschutz wird jedoch als sehr sinnvoll erachtet. Viele selbstfahrenden Arbeitsmaschinen entstehen durch Umrüstung von Fahrzeugen der Klassen N. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wäre es angebracht, dass zumindest bei solchen abgeleiteten selbstfahrenden Arbeitsmaschinen ein vorderer Unterfahrschutz angebracht wäre. Deshalb wird angeregt, diese Bestimmung in der KDV dahingehend zu ändern, dass auch selbstfahrende Arbeitsmaschinen, abgeleitet aus Fahrzeugen der Klassen N<sub>2</sub> oder N<sub>3</sub>, abgesehen von den erwähnten Ausnahmen mit einem vorderen Unterfahrschutz ausgerüstet sein müssen. Zur Ausnahme von geländegängigen Fahrzeugen wird ergänzt, dass die Prüfung der Geländegängigkeit erst am komplett ausgerüsteten Fahrzeug, d.h. einschließlich Aufbau zu erfolgen hat.

### **11.) § 40: Gültigkeit der Richtlinie 2001/85/EG**

Mit der 48. Novelle wurde eine Reihe von Bestimmungen zur Ausgestaltung von Omnibussen an die Richtlinie 2001/85/EG angepasst. Für die übrigen Bestimmungen, welche nicht explizit im Kraftfahrrecht genannt sind, findet § 20a Abs. 1, wonach die jeweiligen Vorschriften der KDV 1967 als erfüllt gelten, wenn das Fahrzeug anstelle der Vorschriften dieser Verordnung die entsprechenden harmonisierten Vorschriften der Einzelrichtlinien erfüllt, die im Anhang IV der RL 70/156/EWG, oder im Anhang II der RL 74/150/EWG, oder im Anhang III der RL 92/61/EWG, genannt werden, sinngemäße Anwendung. Für die Gewichtsberechnung sind die Massen der transportierten Personen entsprechend der Richtlinie 97/27/EG zugrunde zu legen.

Dies bedeutet für Fahrer und Reisebegleiter jeweils 75 kg. Für alle anderen transportierten Personen 68 kg bei Fahrzeugen der Klasse I und A bzw. 71 kg bei den Klassen II, III und B. Ergänzend wird bemerkt, dass bei Fahrzeugen der Klasse M<sub>1</sub> gemäß der Richtlinie 92/21/EWG sowie der Klassen N und O gemäß der Richtlinie 97/27/EG für jede beförderte Person ( einschließlich Lenker) 75 kg zu veranschlagen ist.

## **PBSTV**

### **12.) Anlage 6: Abgasmessung bei Dieselmotoren**

Die Prüfung der Absorption von Dieselmotoren gem. Anlage 6 Punkt 8.2.2. hat entsprechend dem Mängelkatalog in Umsetzung der Richtlinie 96/96/EWG zur periodischen Überprüfung von Kraftfahrzeugen bei Abregeldrehzahl zu erfolgen. „ Bei jedem Beschleunigungszyklus muss der Motor die Abregeldrehzahl, ausgenommen bei Automatikgetrieben ( hier 2/3 der Abregeldrehzahl) oder nach Herstellerangaben erreichen“. Die Sinnhaftigkeit dieser Vorgangsweise wird in Frage gestellt. Dazu ist jedoch zu bemerken, dass die vorher praktizierte Prüfung nach Bacharach ebenfalls ein Hochbeschleunigen des Motors bis zur Abregeldrehzahl notwendig machte. Von der derzeit praktizierten Prüfung der Absorption kann nur in den in der Richtlinie genannten Fällen Abstand genommen werden.

Es wird auch darauf hingewiesen, dass es de facto durch dieses Messverfahren noch sehr wenige Motorschäden gegeben hat. Zur Absicherung soll der Prüfer jedenfalls gemäß Erlass 190.500/7-II/A/5/98 vorgehen, d.h. auch das entsprechende Formular unterfertigen lassen, da in diesem Fall bei Schäden eine grobe Fahrlässigkeit nicht mehr gegeben sein kann.