

# 52. KDV-Novelle (BGBl. Teil II Nr. 334/2006)

## Erläuterungen und Gesetzestext

(zum internen Gebrauch unserer Mitgliedsfirmen)

Wien, September 2006



**Fachverband der Fahrzeugindustrie Österreichs**

Wiedner Hauptstraße 63, A-1045 Wien, Telefon +43 (0)590 900-4801, Telefax +43 (0)590 900-289,  
E-Mail: [kfz@wko.at](mailto:kfz@wko.at), Internet: [www.wko.at/fahrzeuge](http://www.wko.at/fahrzeuge), DVR 0043273

# INHALTSVERZEICHNIS

Teil 1: ⇒ **Erläuterungen**

(verfasst von Dr. Wilhelm Kast, BMVIT)

Teil 2: ⇒ **Gesetzestext**

(BGBl. Teil II Nr. 334/2006)

**Teil 1:  
Erläuterungen zur 52. KDV-Novelle**  
verfasst von Dr. Wilhelm Kast/BMVIT

---

Die Erläuterungen geben die persönliche Meinung des Verfassers wieder und können daher von der offiziellen Meinung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie abweichen.

## **52. KDV – Novelle**

### **(BGBl. II Nr. 334/2006)**

#### **Allgemeines:**

1. Zahlreiche Einzelrichtlinien aus dem Bereich der technischen Fahrzeug-Bauvorschriften zur Erlangung einer EU-Betriebserlaubnis wurden in letzter Zeit geändert. Diese Richtlinien sollen mit der vorliegenden Verordnung umgesetzt werden.

Weiters werden die Vorschriften betreffend Rückhalteeinrichtungen für Kinder umgestaltet und es wird ein Verwendungsverbot für Rückhalteeinrichtungen, die nicht mindestens der ECE-Regelung 44.03 entsprechen, vorgesehen.

Für Fahrzeuge mit Antrieb durch Erdgas (CNG) wird eine Betriebsvorschrift und ein Betriebsbuch vorgeschrieben und für die Nachrüstung mit Gasanlagen wird die ECE-Regelung Nr. 115 für verbindlich erklärt.

Weiters werden die Bestimmungen über Warnleuchten neu gefasst und einige Änderungen in der Anlage 4 betreffend die zulassungsrelevanten Daten vorgenommen.

Daneben sind einige redaktionelle Anpassungen vorzunehmen.

Die Kundmachung erfolgte am 1. September 2006. Einige Bestimmungen sind daher bereits mit 2. September 2006 in Kraft getreten.

2. Folgende Richtlinien werden umgesetzt:

2005/39/EG, 2005/40/EG, 2005/41/EG, 2005/49/EG, 2005/55/EG, 2005/66/EG, 2005/67/EG, 2005/78/EG, 2005/83/EG, 2006/20/EG, 2006/26/EG, 2006/27/EG, 2006/28/EG.

Celex Nr.: 32005L0039, 32005L0040, 32005L0041, 32005L0049, 32005L0055, 32005L0066, 32005L0067, 32005L0078, 32005L0083, 32006L0020, 32006L0026, 32006L0027, 32006L0028.

#### **Zu den einzelnen Bestimmungen:**

##### **1. § 1a Abs. 1a – aktuelle Richtlinie:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Juli 2007

**Übergangsbestimmung: § 69 Abs. 25 Z 1:**

1. § 1a Abs. 1a, ... in der Fassung BGBl. II Nr. 334/2006 gelten nicht für Fahrzeuge, die vor dem 1. Juli 2007 bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen.

**Bemerkungen:**

Hier wird die Richtlinie 2006/27/EG zur Änderung der Richtlinie 97/24/EG, Kapitel 3, berücksichtigt.

Durch diese Richtlinie soll im Hinblick auf ein funktionierendes Typengenehmigungssystem geklärt werden, welche Vorschriften für vorstehende Außenkanten von zweirädrigen und dreirädrigen Fahrzeugen mit und ohne Aufbau gelten.

**2. § 1a Abs. 8 – Frontschutzsysteme:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit Ablauf des Tages der Kundmachung, somit am 2. September 2006

**Übergangsbestimmung: § 69 Abs. 25 Z 2:**

2. § 1a Abs. 8 in der Fassung BGBl. II Nr. 334/2006 gilt nicht für Fahrzeuge, die bereits vor In-Kraft-Treten dieser Bestimmung genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen. Solche Fahrzeuge dürfen nach dem 24. Mai 2007 aber nicht mehr erstmals zum Verkehr zugelassen werden.

**Bemerkungen:**

Hier wird die Richtlinie 2005/66/EG über die Verwendung von Frontschutzsystemen an Fahrzeugen der Klasse M1 und N1 umgesetzt.

In den Erwägungsgründen zu dieser Richtlinie wird unter anderem Folgendes ausgeführt:

„-- Die Verwendung von Frontschutzsystemen, die einen zusätzlichen Frontalaufprallschutz für Kraftfahrzeuge bieten, hat in den vergangenen Jahren zugenommen. Einige dieser Vorrichtungen gefährden bei Kollisionen die Sicherheit von Fußgängern und anderen Verkehrsteilnehmern. Daher sind Maßnahmen zum Schutz der Öffentlichkeit gegen solche Risiken erforderlich.

-- Frontschutzsysteme können als an einem Fahrzeug angebrachte Originalteile angeboten werden oder als selbstständige technische Einheiten in den Handel kommen. Die technischen Anforderungen für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Ausstattung mit Frontschutzsystemen sollten harmonisiert werden, um zu vermeiden, dass in den Mitgliedstaaten unterschiedliche Anforderungen gelten, und um das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes zu gewährleisten. Die technischen Anforderungen für die Typgenehmigung von Frontschutzsystemen als selbstständige technische Einheiten im Sinne der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger sollten aus den gleichen Gründen harmonisiert werden.

-- Die Verwendung von Frontschutzsystemen muss kontrolliert werden, und es müssen Anforderungen für Prüfung, Konstruktion und Anbau festgelegt werden, denen Frontschutzsysteme entsprechen müssen, die entweder als Originalteile am Fahrzeug angebracht sind oder als selbstständige technische Einheiten in den Handel kommen.

Prüfungen sollten die Anforderung stellen, dass Frontschutzsysteme so entworfen werden, dass die Sicherheit der Fußgänger erhöht wird und die Zahl von Verletzungen abnimmt.

-- Diese Anforderungen sollten auch dem Schutz von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern sowie der Richtlinie 2003/102/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. November 2003 zum Schutz von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern vor und bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen Rechnung tragen. Die vorliegende Richtlinie sollte im Lichte der weiteren Forschung und der während der ersten vier Jahre ihrer Anwendung gesammelten Erfahrungen überprüft werden.

-- Diese Richtlinie ist eine der Einzelrichtlinien betreffend das EG-Typgenehmigungsverfahren, das durch die Richtlinie 70/156/EWG eingeführt wurde.

-- Es wird jedoch berücksichtigt, dass bestimmte Fahrzeuge, die in den Geltungsbereich der vorliegenden Richtlinie fallen und mit Frontschutzsystemen ausgestattet werden können, nicht in den Geltungsbereich der Richtlinie 2003/102/EG fallen. Die Anforderungen für Hüftaufprallprüfungen können bei diesen Fahrzeugen möglicherweise technisch nicht eingehalten werden. Um eine Verbesserung des Schutzes der Fußgänger in Bezug auf Kopfverletzungen zu erleichtern, kann es erforderlich sein, alternative Anforderungen für Hüftaufprallprüfungen zuzulassen, die nur für diese Fahrzeuge gelten, wobei gleichzeitig sichergestellt wird, dass die Anbringung eines Frontschutzsystems das Risiko von Beinverletzungen bei Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern nicht erhöht.“

### **3. § 1b Abs. 2 – aktuelle Richtlinie:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Juli 2007

**Übergangsbestimmung:** § 69 Abs. 25 Z 1:

1. ... § 1b Abs. 2, ... in der Fassung BGBl. II Nr. 334/2006 gelten nicht für Fahrzeuge, die vor dem 1. Juli 2007 bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen.

**Bemerkungen:**

Hier wird die Richtlinie 2006/27/EG zur Änderung der Richtlinie 95/1/EG über die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit sowie das maximale Drehmoment und die maximale Nutzleistung des Motors von zweirädrigen und dreirädrigen Kraftfahrzeugen umgesetzt. Da die ÖNORM V 5003 vom 1. Oktober 1990 mittlerweile zurückgezogen worden ist, kann der bisherige letzte Satz entfallen.

### **4. § 1c Abs. 1 bis 3a – Rückhalteeinrichtungen, aktuelle Richtlinien für Sicherheitsgurte und Verankerungen:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** Abs. 1 und Abs. 3 mit 20. Oktober 2006, Abs. 2 mit 2. September 2006, Abs. Abs. 3a mit 1. Juli 2007.

**Übergangsbestimmung:** § 69 Abs. 25 Z 1 hinsichtlich Abs. 3a, § 69 Abs. 25 Z 3 hinsichtlich Abs. 1 und 3:

1. ... § 1c Abs. 3a, ... in der Fassung BGBl. II Nr. 334/2006 gelten nicht für Fahrzeuge, die vor dem 1. Juli 2007 bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen.

3. § 1c Abs. 1 und 3 und ... jeweils in der Fassung BGBl. II Nr. 334/2006 gelten nicht für Fahrzeuge, die bereits vor dem 20. Oktober 2006 genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen. Solche Fahrzeuge dürfen nach dem 19. Oktober 2007 aber nicht mehr erstmals zum Verkehr zugelassen werden.

**Bemerkungen:**

Im **Abs. 1** wird die Richtlinie 2005/40/EG zur Änderung der Richtlinie 77/541/EWG über Sicherheitsgurte und Haltesysteme berücksichtigt.

In den Erwägungsgründen zu dieser Richtlinie wird unter anderem Folgendes ausgeführt:

„-- Forschungsergebnisse zeigen, dass Sicherheitsgurte und Haltesysteme bei Unfällen, selbst mit Überschlag, die Schwere der Verletzungen und die Zahl der Getöteten deutlich vermindern können. Die Ausstattung aller Fahrzeugklassen mit Sicherheitsgurten und Haltesystemen wird mit Sicherheit eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit mit sich bringen und Menschenleben retten.

-- Die Ausstattung aller Fahrzeuge mit Sicherheitsgurten ist von erheblichem gesellschaftlichem Nutzen.

-- Das Europäische Parlament hat in seiner Entschließung vom 18. Februar 1986 zu gemeinschaftlichen Maßnahmen zur Verringerung der Zahl der Straßenverkehrsunfälle im Rahmen des Programms für das Jahr der Straßenverkehrssicherheit auf die Notwendigkeit hingewiesen, das Anlegen von Sicherheitsgurten für alle Fahrzeuginsassen, auch für Kinder, zur Pflicht zu machen, außer in öffentlichen Verkehrsmitteln. Für den Einbau von Sicherheitsgurten und/oder Haltesystemen muss deshalb zwischen Omnibussen des öffentlichen Verkehrs und anderen Fahrzeugen unterschieden werden.

-- Nach der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger ist das EG-Typgenehmigungsverfahren seit dem 1. Januar 1998 lediglich auf alle Neufahrzeuge der Klasse M1 anwendbar. Demnach müssen nur diese Fahrzeuge mit Sicherheitsgurten und/oder Haltesystemen ausgerüstet werden, die die Anforderungen der Richtlinie 77/541/EWG erfüllen.

-- Bis das EG-Typgenehmigungsverfahren für alle Fahrzeugklassen verbindlich wird, sollte im Interesse der Verkehrssicherheit auch für andere Fahrzeugklassen als M1 der Einbau von Sicherheitsgurten und/oder Haltesystemen vorgeschrieben werden.

-- Die Richtlinie 77/541/EWG enthält bereits alle technischen und administrativen Vorschriften für die Typgenehmigung von Fahrzeugen anderer Klassen als M1. Die Mitgliedstaaten brauchen deshalb keine weiteren Vorschriften zu erlassen.

-- Seit Inkrafttreten der Richtlinie 96/36/EG der Kommission vom 17. Juni 1996 zur Anpassung der Richtlinie 77/541/EWG des Rates über Sicherheitsgurte und Haltesysteme von Kraftfahrzeugen haben einige Mitgliedstaaten die darin enthaltenen Vorschriften für einige andere Fahrzeugklassen als M1 bereits verbindlich gemacht. Die Hersteller und ihre Zulieferer haben daraufhin entsprechende technische Lösungen entwickelt.

-- Die Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2001 über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz enthält Bestimmungen, die in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen wie etwa behinderten Personen den Zugang zu Fahrzeugen zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzen erleichtern. Den Mitgliedstaaten muss ermöglicht werden, den Einbau von Sicherheitsgurten und/oder Haltesystemen zu genehmigen, die nicht den technischen Spezifikationen der Richtlinie 77/541/EWG entsprechen, jedoch speziell entworfen sind, um die Sicherheit dieser Menschen zu gewährleisten.“

Im **Abs. 2** werden die Vorschriften für Rückhalteeinrichtungen für Kinder geändert.

Die neuen Z 2 und Z 3 tragen dabei insofern der Realität Rechnung, als diese Vorgangsweise bereits jahrelang praktiziert und akzeptiert wird.

Da bei einem Beckengurt in Verbindung mit einem Sitzkissen kein Sicherheitsgewinn zu erwarten ist, soll in einem solchen Fall die Verwendung eines Beckengurtes alleine ausreichen (Z 2).

Z 3 berücksichtigt den Fall, dass auf einer Rücksitzbank nicht 3 Rückhalteeinrichtungen befestigt werden können. In diesem Fall soll die Sicherung mit dem „normalen“ Sicherheitsgurt ausreichen, sofern das Kind das 3. Lebensjahr bereits vollendet hat.

Ab dem 1. Jänner 2007 dürfen nur mehr solche Rückhalteeinrichtungen verwendet werden, die der ECE-Regelung 44.03 oder 44.04 entsprechen.

Weiters wird der Verweis auf § 106 Abs. 5 KFG richtiggestellt.

Im **Abs. 3** wird die Richtlinie 2005/41/EG zur Änderung der Richtlinie 76/115/EWG über die Verankerungen der Sicherheitsgurte berücksichtigt (siehe auch die Ausführungen zu Abs. 1).

Im **Abs. 3a** wird die Richtlinie 2006/27/EG zur Änderung der Richtlinie 97/24/EG berücksichtigt.

Durch diese Richtlinie soll im Hinblick auf ein funktionierendes Typengenehmigungssystem geklärt werden, welche Vorschriften für die Verankerung von Sicherheitsgurten und für Sicherheitsgurte von zweirädrigen und dreirädrigen Fahrzeugen mit und ohne Aufbau gelten.

## **5. § 1d Abs. 1a, 2 und 3 – aktuelle Abgasrichtlinien, Vorgaben für Dauerhaltbarkeit der emissionsmindernden Einrichtungen:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** Abs. 1a mit 2. September 2006, Abs. 2 und 3 mit 1. Oktober 2006, Abs. 2 hinsichtlich Fahrzeugen der Klassen M2, M3, N2 und N3 mit Selbstzündungsmotoren oder Gasmotoren, die mit den strengeren Emissionsgrenzwerten für 2008 genehmigt worden sind, mit 1. Oktober 2009.

**Übergangsbestimmung:** § 69 Abs. 25 Z 4 hinsichtlich Abs. 1a, § 69 Abs. 25 Z 5 hinsichtlich Abs. 2 und 3:

4. § 1d Abs. 1a und ... jeweils in der Fassung BGBl. II Nr. 334/2006 gelten nicht für Fahrzeuge, die bereits vor In-Kraft-Treten dieser Bestimmung genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen.

5. § 1d Abs. 2 und Abs. 3 in der Fassung BGBl. II Nr. 334/2006 gelten nicht für Fahrzeuge, die bereits vor dem 1. Oktober 2006 genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen. § 1d Abs. 2 gilt hinsichtlich Fahrzeugen der Klassen M2, M3, N2 und N3 mit Selbstzündungsmotoren oder mit Gasmotoren, die mit den strengeren Emissionsgrenzwerten für 2008 genehmigt werden, nicht für Fahrzeuge, die vor dem 1. Oktober 2009 genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen.

**Bemerkungen:**

Im **Abs. 1a** wird die neue Richtlinie 2005/55/EG in der Fassung der Richtlinie 2005/78/EG berücksichtigt.

Diese Richtlinie ersetzt die Richtlinie 88/77/EWG.

Im **Abs. 2** werden die neuen Vorgaben der Richtlinie 2005/55/EG in der Fassung der Richtlinie 2005/78/EG für ein On-Board-Diagnosesystem (OBD) oder ein On-Board-Messsystem (OBM) berücksichtigt.

Die Erwägungsgründe der Richtlinie 2005/55/EG führen dazu Folgendes aus:

„Für On-Board-Diagnose (OBD) sollten ab dem Jahr 2005 neue Bestimmungen eingeführt werden, die es erleichtern, dass eine Wirkungsverschlechterung oder ein Ausfall der emissionsmindernden Einrichtungen sofort erkannt wird. Auf diese Weise sollten Diagnose und Reparatur verbessert und dementsprechend das dauerhaft erreichbare Emissionsschutzniveau von in Betrieb befindlichen schweren Nutzfahrzeugen entscheidend erhöht werden. Da OBD für Dieselmotoren in schweren Nutzfahrzeugen weltweit noch in den Anfängen steckt, sollte sie in zwei Stufen in der Gemeinschaft eingeführt werden, damit die Systeme weiterentwickelt werden können und keine OBD-Systeme zum Einsatz kommen, die Falschmeldungen abgeben. Damit die Mitgliedstaaten prüfen können, ob Halter und Betreiber schwerer Nutzfahrzeuge ihrer Pflicht zur Behebung vom OBD-System gemeldeter Fehler nachgekommen sind, sollte im System die Wegstrecke oder die Zeitspanne gespeichert werden, seit der dem Fahrer ein Fehler gemeldet wurde.“

Im **Abs. 3** werden die Vorgaben des Artikel 3 der Richtlinie 2005/55/EG für die **Dauerhaltbarkeit der emissionsmindernden Einrichtungen** umgesetzt.

Die Erwägungsgründe der Richtlinie 2005/55/EG führen dazu Folgendes aus:

„Selbstzündungsmotoren sind konzeptionsbedingt langlebig und können bei ordnungsgemäßer und effizienter Wartung beim gewerblichen Einsatz in schweren

Nutzfahrzeugen erwiesenermaßen über große Laufleistungen hinweg ein hohes Emissionsschutzniveau halten.

Künftige Emissionsgrenzwerte werden jedoch so niedrig sein, dass sie nur mit dem Motor nachgeschalteten Einrichtungen wie DeNOx-Systemen, Diesel-Partikelfiltern, Kombinationen aus beiden oder vielleicht mit anderen noch zu bestimmenden Systemen eingehalten werden können.

Daher müssen Dauerhaltbarkeitsanforderungen festgelegt werden, die die Grundlage bilden für Verfahren, mit denen die Übereinstimmung einer emissionsmindernden Einrichtung eines Motors während des Referenzzeitraums gewährleistet werden soll. Bei der Festlegung solcher Anforderungen sollten die beträchtliche Kilometerleistung schwerer Nutzfahrzeuge, die Notwendigkeit, geeignete und rechtzeitige Wartungsmaßnahmen vorzusehen, sowie die Möglichkeit, Typgenehmigungen für Fahrzeuge der Kategorie N1 entweder gemäß dieser Richtlinie oder gemäß der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen auszustellen, berücksichtigt werden.“

#### **6. § 1d Abs. 9 – aktuelle Richtlinie für Austauschkatalysatoren:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Juli 2007

**Übergangsbestimmung:** § 69 Abs. 25 Z 1:

1. ..., § 1d Abs. 9, ... in der Fassung BGBl. II Nr. 334/2006 gelten nicht für Fahrzeuge, die vor dem 1. Juli 2007 bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen.

#### **Bemerkungen:**

Hier wird die Richtlinie 2006/27/EG zur Änderung der Richtlinie 97/24/EG im Hinblick auf Katalysatoren für Fahrzeuge der Klasse L berücksichtigt. Durch die Änderungen in Kapitel 5 der Richtlinie 97/24/EG sollen die Bestimmungen für die Kennzeichnung von Katalysatoren klarer gefasst und ergänzt werden.

#### **7. § 1f Abs. 1a – aktuelle Richtlinie für den hinteren Unterfahrschutz:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 11. September 2007

**Übergangsbestimmung:** § 69 Abs. 25 Z 6:

6. § 1f Abs. 1a in der Fassung BGBl. II Nr. 334/2006 gilt nicht für Fahrzeuge, die bereits vor dem 11. September 2007 genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen. Solche Fahrzeuge dürfen nach dem 10. März 2010 aber nicht mehr erstmals zum Verkehr zugelassen werden.

#### **Bemerkungen:**

In der Bestimmung über den hinteren Unterfahrschutz wird die Richtlinie 2006/20/EG zur Änderung der Richtlinie 70/221/EWG über die Kraftstoffbehälter und den Unterfahrschutz umgesetzt.

Um das Schutzniveau anzuheben, wird vorgeschrieben, dass hintere Unterfahrschutzeinrichtungen stärkeren Kräften widerstehen müssen, und werden Fahrzeuge mit Luftfederung berücksichtigt.

Angesichts des technischen Fortschritts und der zunehmenden Nutzung von Fahrzeugen mit Hubladebühnen ist es angebracht, Hubladebühnen beim Einbau von hinteren Unterfahrschutzeinrichtungen zu berücksichtigen.

#### **8. § 3 Abs. 3 – aktuelle Richtlinie:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Juli 2007

**Übergangsbestimmung:** § 69 Abs. 25 Z 1:

1. ..., § 3 Abs. 3, ... in der Fassung BGBl. II Nr. 334/2006 gelten nicht für Fahrzeuge, die vor dem 1. Juli 2007 bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen.

#### **Bemerkungen:**

Hier wird die aktuelle Richtlinie 2006/27/EG zur Änderung der Richtlinie 93/14/EWG über Bremsanlagen für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge berücksichtigt.

Es ist notwendig, die neuesten Änderungen der UN/ECE-Regelung Nr. 78 in die europäischen Typgenehmigungsvorschriften aufzunehmen, um die Gleichwertigkeit der Richtlinie 93/14/EWG mit der UN/ECE-Regelung Nr. 78 weiterhin zu gewährleisten.

#### **9. § 3m – Entfall:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 2. September 2006

**Übergangsbestimmung:** ---

#### **Bemerkungen:**

Diese Bestimmung, die zu § 6 Abs. 12a KFG ergangen ist, ist schon lange obsolet und kann daher entfallen. § 6 Abs. 12a KFG wurde bereits durch die 15. KFG-Novelle, BGBl.

Nr. 456/1993, aufgehoben.

#### **10. § 4 Abs. 3d – aktuelle Richtlinie:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Juli 2007

**Übergangsbestimmung:** § 69 Abs. 25 Z 7:

7. § 4 Abs. 3d in der Fassung BGBl. II Nr. 334/2006 gilt nicht für Reifen, die vor dem 1. Juli 2007 bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen.

#### **Bemerkungen:**

Hier wird die Richtlinie 2006/27/EG als aktuelle Änderung der Richtlinie 97/24/EG, Kapitel 1, über Reifen von zweirädrigen und dreirädrigen Fahrzeugen umgesetzt.

#### **11. § 4 Abs. 4 und 4a – Mindestprofiltiefe; runderneuerte Reifen:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** Abs. 4 mit 15. November 2006; Abs. 4a mit 1. Oktober 2006

**Übergangsbestimmung:** § 69 Abs. 25 Z 8:

8. § 4 Abs. 4a in der Fassung BGBl. II Nr. 334/2006 gilt nicht für Reifen, die vor dem 1. Oktober 2006 runderneuert worden sind; diese müssen aber den bisherigen Bestimmungen entsprechen.

**Bemerkungen:**

Die bisherigen Bestimmungen des Abs. 4 werden im Hinblick auf unterschiedliche Profiltiefen für verschiedene Reifen und Fahrzeugarten in eine Ziffernliste umgewandelt und dadurch leichter lesbar.

Im Hinblick auf die durch die 27. KFG-Novelle, BGBl. I Nr. 57/2006, geschaffene

Winterreifenpflicht für Fahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3 500 kg erfolgt auch eine entsprechende Ergänzung in der Z 5. Für diese Fahrzeuge soll die Mindestprofiltiefe der als Schnee- und Matschreifen bestimmten Reifen 6 mm bei Reifen in Diagonalbauart oder 5 mm bei Reifen in Radialbauart betragen.

Im Abs. 4a werden die ECE-Regelungen Nr. 108 und Nr. 109 für runderneuerte Reifen für verbindlich erklärt. Dadurch können die bisherigen Bestimmungen des Abs. 4a über runderneuerte Reifen entfallen.

## **12. § 7c – Umreihung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 2. September 2006

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Durch den Entfall der §§ 7c bis 7h mit der 51. KDV-Novelle, BGBl. II Nr. 412/2005, können die bisherigen §§ 7i und 7j umgereiht werden.

Der bisherige § 7i wird zu § 7c.

## **13. § 7d – Kfz mit Antrieb durch Erdgas (CNG):**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 2. September 2006

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Der bisherige § 7j wird zu § 7d.

Inhaltlich wird die Bezeichnung „Erdgas (CNG)“ verwendet. Dadurch wird präzisiert, dass es sich um CNG (komprimiertes Erdgas) handelt als Abgrenzung zu Flüssiggas (LPG). Weiters wird auch die erforderliche spezielle Ausrüstung mit einbezogen, wie dies die ECE-Regelung Nr. 110 vorgibt.

## **14. § 7e und § 7f – Betriebsvorschrift und Betriebsbuch für Fahrzeuge mit Antrieb durch Erdgas; Nachrüstung auf Gasanlagen:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 2. September 2006

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Mit dem neuen § 7e wird das Vorhandensein einer Betriebsvorschrift und die Führung eines Betriebsbuches vorgeschrieben. Damit soll - wie auch derzeit schon für Fahrzeuge mit Flüssiggas - auch für Fahrzeuge mit Erdgas (CNG) aus sicherheitstechnischen Gründen das Vorhandensein dieser Unterlagen festgelegt werden.

Mit dem neuen § 7f wird die Einhaltung der Vorgaben der ECE-Regelung Nr. 115 für die Nachrüstung oder Umrüstung eines Fahrzeuges auf Antrieb durch Flüssiggas (LPG) oder Erdgas (CNG) für verbindlich erklärt.

**15. § 8b Abs. 2 – technische Büros –Ingenieurbüros:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 2. September 2006

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Das Gutachten über die Erfüllung der Vorgaben für lärmarme Kraftfahrzeuge soll auch von technischen Büros - Ingenieurbüros erstattet werden können.

**16. § 10 Abs. 7 – aktuelle Richtlinie:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Juli 2007

**Übergangsbestimmung:** § 69 Abs. 25 Z 9:

9. § 10 Abs. 7, ... in der Fassung BGBl. II Nr. 334/2006 gelten nicht für Fahrzeuge, die vor dem 1. Juli 2007 bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen. Solche Fahrzeuge dürfen nach dem 30. Juni 2009 aber nicht mehr erstmals zum Verkehr zugelassen werden.

**Bemerkungen:**

In der Z 2 wird die Richtlinie 2006/26/EG als aktuelle Änderung der Richtlinie 78/933/EWG über den Anbau der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen umgesetzt.

Die Erwägungsgründe führen aus, dass es angebracht ist, die Bestimmungen der Richtlinie 78/933/EWG über den Anbau der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen auf Rädern so anzupassen, dass dem heutigen Bedürfnis nach einfacherer Gestaltung und höherer Leuchtkraft solcher Einrichtungen entsprochen wird.

**17. § 15a – Warnleuchten:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 2. September 2006

### **Übergangsbestimmung: ---**

#### **Bemerkungen:**

Durch die Aufnahme der "richtungsgebundenen Blinkleuchten" in die ECE-Regelung Nr. 65 erübrigen sich die bisher geltenden nationalen Prüfbestimmungen.

Aus Gründen der Einheitlichkeit soll die Bezeichnung dieser Warnleuchten aus der ECE-Regelung Nr. 65 übernommen werden. Somit wird die Bezeichnung der Warnleuchten der Kategorie II, bisher "Blitzleuchten mit einer Hauptausstrahlrichtung" genannt, in "richtungsgebundene Blinkleuchten" geändert.

Die Prüfbestimmungen für die Warnleuchten der Kategorien I und II in der Anlage 2b verweisen jetzt nur mehr auf die jeweiligen Bestimmungen in der ECE-Regelung Nr. 65. Die Bestimmungen für die Warnleuchten der Kategorien III und IV bleiben unverändert.

### **18. § 17b Abs. 1 – aktuelle Richtlinien:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Oktober 2006

#### **Übergangsbestimmung: § 69 Abs. 25 Z 10:**

10. § 17b Abs. 1 in der Fassung BGBl. II Nr. 334/2006 gilt nicht für Fahrzeuge, die

- a) bereits vor In-Kraft-Treten dieser Bestimmung genehmigt worden sind;
- b) im Hinblick auf die Richtlinie 2005/83/EG vor dem 1. Oktober 2006 bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber jeweils den bisherigen Vorschriften entsprechen.

#### **Bemerkungen:**

Hier werden die Richtlinien 2005/49/EG, 2005/83/EG und 2006/28/EG zur Änderung der Richtlinie 72/245/EWG über die Funkentstörung (elektromagnetische Verträglichkeit) von Kraftfahrzeugen berücksichtigt.

Die **Erwägungsgründe zur Richtlinie 2005/49/EG** führen folgendes aus:

„-- Bei der Richtlinie 72/245/EWG handelt es sich um eine Einzelrichtlinie des durch die Richtlinie 70/156/EWG eingeführten Typgenehmigungsverfahrens.

-- Zur Verbesserung der Kfz-Sicherheit durch die Förderung von Entwicklung und Einsatz von Kurzstreckenradargeräten hat die Kommission mit der Entscheidung 2004/545/EG vom 8. Juli 2004 zur Harmonisierung der Frequenznutzung im Bereich 79 GHz für Kfz-Kurzstreckenradargeräte in der Gemeinschaft sowie mit der Entscheidung 2005/50/EG vom 17. Januar 2005 zur Harmonisierung der befristeten Nutzung des Frequenzbands im Bereich um 24 GHz durch Kfz-Kurzstreckenradargeräte in der Gemeinschaft die Nutzung von zwei Frequenzbändern harmonisiert.

-- Es wurde festgestellt, dass das 79-GHz-Frequenzband für die langfristige Entwicklung und Einführung des Kfz-Kurzstreckenradars am besten geeignet ist. Dementsprechend wurde das 79-GHz-Frequenzband durch die Entscheidung 2004/545/EG für den störungsfreien und ungeschützten Betrieb von Kfz-Kurzstreckenradargeräten ausgewiesen und bereitgestellt. Allerdings befindet sich die Technologie für das 79-GHz-Frequenzband noch in der Entwicklung und steht nicht unmittelbar zum kostengünstigen Betrieb bereit.

-- Die zeitlich befristete Nutzung des 24-GHz-Frequenzbands für Kfz-Kurzstreckenradargeräte wurde durch die Entscheidung 2005/50/EG ermöglicht. Die Technologie für dieses Frequenzband steht kurzfristig zu vertretbaren Kosten zur Verfügung; so kann innerhalb kurzer Zeit bewertet werden, ob der Einsatz von Kfz-Kurzstreckenradargeräten die Straßenverkehrssicherheit verbessert. Allerdings ist die Verwendung dieser Radargerätetechnologie zu beschränken, um die Störung anderer Anwendungen im 24-GHz-Frequenzbereich zu vermeiden.

-- Die Entscheidung 2005/50/EG ermöglicht die Nutzung von 24-GHz-Radargeräten bis spätestens 30. Juni 2013 nur dann, wenn sie ursprünglich ab Werk oder als Ersatz für ein solches Gerät eingebaut werden. Allerdings kann diese Frist gemäß Artikel 5 der Entscheidung 2005/50/EG verkürzt werden.

-- Gemäß der Entscheidung 2005/50/EG müssen die Mitgliedstaaten ein Kontrollsystem einrichten, um die Zahl der auf ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge zu ermitteln, die mit einem Kfz-Kurzstreckenradargerät im 24-GHz-Frequenzbereich ausgestattet sind. Daher ist es erforderlich, die Mitgliedstaaten mit den für die Ausübung dieser Kontrolle geeigneten Mitteln auszustatten.“

In den **Erwägungsgründen zur Richtlinie 2005/83/EG** wird ausgeführt, dass die Anforderungen an die elektromagnetische Verträglichkeit und die Prüfvorschriften für elektrische und elektronische Ausrüstungen durch die Normungstätigkeit des Internationalen Sonderausschusses für Rundfunkstörungen (CISPR) und der Internationalen Organisation für Normung (ISO) ständig auf dem neuesten Stand gehalten wurden. Deshalb wurden bei der Änderung der Richtlinie 72/245/EWG durch die Richtlinie 2004/104/EG der Kommission darin Verweise auf die Prüfvorschriften der betreffenden Normen in ihrer jeweils aktuellsten Auflage aufgenommen.

Seit Inkrafttreten der Richtlinie 2004/104/EG wurden mehrere Normen durch aktuellere Fassungen ersetzt, um sie an den technischen Fortschritt anzupassen. Daher müssen die in der Richtlinie 72/245/EWG enthaltenen Verweise auf diese Normen auf den neuesten Stand gebracht werden.

Die **Erwägungsgründe zur Richtlinie 2006/28/EG** führen folgendes aus:

„-- Zur Verbesserung der Kfz-Sicherheit durch die Förderung von Entwicklung und Einsatz von Kurzstreckenradargeräten hat die Kommission mit der Entscheidung 2004/545/EG vom 8. Juli 2004 zur Harmonisierung der Frequenznutzung im Bereich 79 GHz für Kfz-Kurzstreckenradargeräte in der Gemeinschaft sowie mit der Entscheidung 2005/50/EG vom 17. Januar 2005 zur Harmonisierung der befristeten Nutzung des Frequenzbands im Bereich

um 24 GHz durch Kfz-Kurzstreckenradargeräte in der Gemeinschaft die Nutzung von zwei Frequenzbändern harmonisiert.

-- Nach der Entscheidung 2005/50/EG ist die Nutzung von Kfz-Kurzstreckenradargeräten im 24-GHz-Frequenzbereich befristet, und die Mitgliedstaaten müssen ein Kontrollsystem einrichten, um die Zahl der auf ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge zu ermitteln, die mit einem Kfz-Kurzstreckenradargerät im 24-GHz-Frequenzbereich ausgestattet sind.

-- Mit der Änderung der Richtlinie 72/245/EWG durch die Richtlinie 2005/49/EG der Kommission wurden den Mitgliedstaaten die geeigneten Mittel zur Durchführung dieser Kontrolle zur Verfügung gestellt. Die Richtlinie 70/156/EWG wurde durch die genannte Richtlinie ebenfalls entsprechend geändert.

-- Inzwischen hat sich erwiesen, dass die Daten über 24-GHz-Kurzstreckenradargeräte auf einfachere Weise beschafft werden können und dass es für die Kontrolle nicht erforderlich ist, in der Übereinstimmungsbescheinigung zusätzlich zu den Angaben über die 24-GHz-Kurzstreckenradargeräte Informationen über die Verwendung von 79-GHz-Kurzstreckenradargeräten zu verlangen, da das 79-GHz-Frequenzband andere Anwendungen nicht beeinträchtigt und seine Verwendung nicht beschränkt ist. Daher ist es angezeigt, in der Richtlinie 72/245/EWG die Vorschriften zu der Verwendung von 24-GHz-Kurzstreckenradargeräten zu ändern und die Vorschriften zu der Verwendung von 79-GHz-Kurzstreckenradargeräten zu streichen. Die Gültigkeit bestehender Typgenehmigungen für Fahrzeuge, die nicht mit 24-GHz-Kurzstreckenradargeräten ausgerüstet sind, wird von dieser Richtlinie nicht berührt.

-- Bescheinigungen nach dem Muster des Anhangs III C der Richtlinie 72/245/EWG werden ausschließlich von technischen Diensten ausgestellt. An diesem Verfahren ist keine sonstige Behörde oder Verwaltung beteiligt. Daher ist der derzeit auf der Bescheinigung vorgesehene zusätzliche Stempel entbehrlich und sollte entfernt werden.“

#### **19. § 17b Abs. 4 – aktuelle Richtlinien:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Oktober 2006

**Übergangsbestimmung:** ---

#### **Bemerkungen:**

Auch in § 17b Abs. 4 werden die Verweise auf die aktuellen Änderungsrichtlinie 2005/49/EG, 2005/83/EG und 2006/28/EG aufgenommen.

#### **20. § 17f Abs. 3 – aktuelle Richtlinie:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Juli 2007

**Übergangsbestimmung:** § 69 Abs. 25 Z1:

1. ..., § 17f Abs. 3, ... in der Fassung BGBl. II Nr. 334/2006 gelten nicht für Fahrzeuge, die vor dem 1. Juli 2007 bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen.

**Bemerkungen:**

Hier wird die Richtlinie 2006/27/EG als Änderung der Richtlinie 97/24/EG, Kapitel 12, im Hinblick auf die Entfrostsungs- und Trocknungsanlage von Windschutzscheiben von zweirädrigen und dreirädrigen Fahrzeugen umgesetzt.

**21. § 18a Abs. 1 und 2 – aktuelle Richtlinie:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Juli 2007

**Übergangsbestimmung:** § 69 Abs. 25 Z 1

1. ..., § 18a Abs. 1 und 2 ... jeweils in der Fassung BGBl. II Nr. 334/2006 gelten nicht für Fahrzeuge, die vor dem 1. Juli 2007 bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen.

**Bemerkungen:**

Hier wird die Richtlinie 2006/27/EG als Änderung der Richtlinie 97/24/EG, Kapitel 4, im Hinblick auf die Rückblickspiegel von zweirädrigen (Abs. 1) und dreirädrigen Fahrzeugen (Abs. 2 Z 2) umgesetzt.

**22. § 18b – aktuelle Richtlinie:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 20. Oktober 2006

**Übergangsbestimmung:** § 69 Abs. 25 Z 3:

3. ... und § 18b ... in der Fassung BGBl. II Nr. 334/2006 gelten nicht für Fahrzeuge, die bereits vor dem 20. Oktober 2006 genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen. Solche Fahrzeuge dürfen nach dem 19. Oktober 2007 aber nicht mehr erstmals zum Verkehr zugelassen werden.

**Bemerkungen:**

Es wird die Richtlinie 2005/39/EG zur Änderung der Richtlinie 74/408/EWG über Kraftfahrzeuge hinsichtlich der Sitze, ihrer Verankerungen und Kopfstützen berücksichtigt (siehe dazu auch die Erläuterungen zu Z 4 – zu § 1c Abs. 1)

In den Erwägungsgründen zur Richtlinie 2005/39/EG wird unter anderem Folgendes ausgeführt:

„-- Bis das EG-Typgenehmigungsverfahren für alle Fahrzeugklassen verbindlich wird, sollte im Interesse der Verkehrssicherheit auch für andere Fahrzeugklassen als M1 der Einbau von Sitzen und Sitzverankerungen vorgeschrieben werden, die den Einbau von Sitzgurtverankerungen zulassen.

-- Die Richtlinie 74/408/EWG enthält bereits alle technischen und administrativen Vorschriften für die Typgenehmigung von Fahrzeugen anderer Klassen als M1. Die Mitgliedstaaten brauchen deshalb keine weiteren Vorschriften zu erlassen.

-- Forschungsergebnisse zeigen, dass Sicherheitsgurte den Insassen auf nach der Seite gerichteten Sitzen nicht denselben Schutz bieten können wie auf nach vorn gerichteten Sitzen. Es ist deshalb aus Sicherheitsgründen notwendig, nach der Seite gerichtete Sitze für bestimmte Fahrzeugklassen zu verbieten.

-- Die Bestimmungen, denen zufolge nach der Seite gerichtete Sitze mit Zweipunkt-Sicherheitsgurten in bestimmten Unterklassen der Fahrzeugklasse M3 zulässig sind, sollten vorübergehend, bis zum Inkrafttreten von Rechtsvorschriften der Gemeinschaft zur Neufassung der Richtlinie 70/156/EWG und zur Ausdehnung der Betriebserlaubnis der Gemeinschaft auf alle Fahrzeuge, einschließlich der Fahrzeuge der Fahrzeugklasse M3, gelten.“

### **23. § 19b Abs. 5 und 6 – aktuelle Richtlinien:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** Abs. 5 mit 2. September 2006, Abs. 6 mit 1. Juli 2007

**Übergangsbestimmung:** hinsichtlich Abs. 5 - § 69 Abs. 25 Z 4, hinsichtlich Abs. 6 - § 69 Abs. 25 Z 9:

4. ... und § 19b Abs. 5 ... in der Fassung BGBl. II Nr. 334/2006 gelten nicht für Fahrzeuge, die bereits vor Inkraft-Treten dieser Bestimmung genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen.

9. ... § 19b Abs. 6 ... in der Fassung BGBl. II Nr. 334/2006 gelten nicht für Fahrzeuge, die vor dem 1. Juli 2007 bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen. Solche Fahrzeuge dürfen nach dem 30. Juni 2009 aber nicht mehr erstmals zum Verkehr zugelassen werden.

#### **Bemerkungen:**

Im Abs. 5 wird die Richtlinie 2005/67/EG zur Änderung der Richtlinie 86/298/EWG über hinten angebrachte Umsturzschutzvorrichtungen an land- oder forstwirtschaftlichen Schmalspurzugmaschinen auf Rädern und der Richtlinie 87/402/EWG über vor dem Fahrersitz angebrachte Umsturzschutzvorrichtungen an land- oder forstwirtschaftlichen Schmalspurzugmaschinen auf Rädern umgesetzt.

In den Erwägungsgründen zur Richtlinie 2005/67/EG wird darauf hingewiesen, dass der Rat der OeCD den Beschluss C(2005) 1 mit Neufassungen der OeCD-Kodizes für die Prüfung von land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen angenommen hat. Es ist daher angezeigt, die Verweise auf die OeCD-Kodizes in den Richtlinien 86/298/EWG und 87/402/EWG anzupassen, um dem Beschluss C(2005) 1 des OeCD-Rates Rechnung zu tragen.

### **24. § 20a Abs. 1 – Gleichwertigkeit von Richtlinien:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 2. September 2006

**Übergangsbestimmung:** ---

#### **Bemerkungen:**

Hier wird jeweils die aktuelle Änderungsrichtlinie zu den Betriebserlaubnisrichtlinien angegeben.

### **25. § 22a Abs. 1 Z 2 lit. q – Ergänzung der Liste der nichtanzeigepflichtigen**

**Änderungen:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 2. September 2006

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

In die Liste der nicht anzeigepflichtigen Änderungen wird der Anbau eines nach der Richtlinie 2005/66/EG genehmigten Frontschutzsystems aufgenommen. Der Lenker muss aber den entsprechenden Typengenehmigungsbogen samt Nachtrag mitführen um diesen bei Kontrollen vorweisen zu können.

**26. § 22a Abs. 2 – Ergänzung um erdgasgetriebene Fahrzeuge:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 2. September 2006

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Es wird lediglich ergänzt, dass auch die Umrüstung auf einen Antrieb durch Erdgas (CNG) als Änderung gilt, die wesentliche Merkmale des Fahrzeuges betrifft und somit eine neue Einzelgenehmigung des Fahrzeuges erforderlich ist. Bisher war im § 22a Abs. 2 lediglich der Antrieb durch Flüssiggas genannt.

**27. § 22a Abs. 4 - Genehmigung von Spoilern:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 2. September 2006

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Es soll die Grundlage geschaffen werden, dass Feststellungsbescheide des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, die sich auf § 33 Abs. 1 Z 3 KFG 1967 stützen, eingeschränkt auf taxativ aufgezählte zusätzliche Fahrzeugteile in der KDV verankert werden. Liegt ein solcher Bescheid vor, dann entfällt die Anzeige der Änderung beim Landeshauptmann. Dabei sind zwei wesentliche Gesichtspunkte zu beachten:

- Grundlage für solche Bescheide ist ein Gutachten eines Sachverständigen für die Typenprüfung gemäß § 124 KFG 1967,
- als Antragsteller für solch einen Bescheid hat der Hersteller des Fahrzeuges oder des Teiles bzw. dessen gemäß § 29 Abs. 2 KFG 1967 Bevollmächtigter aufzutreten.

Vorerst beschränkt sich diese Möglichkeit auf die Genehmigung von Spoilern.

**28. § 52 Abs. 8 – keine selbsttätig schließende Anhängerkupplung für Zugmaschinen:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 2. September 2006

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

§ 52 Abs. 8 muss geändert werden, da § 13 Abs. 3 KFG, auf den verwiesen wird, umgestaltet worden ist.

Dabei sollen Zugmaschinen generell von der Verpflichtung zu selbsttätig schließenden Anhängerkupplungen ausgenommen werden.

**29. § 52 Abs. 10 Z 3-9 – aktuelle Richtlinie:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Juli 2007

**Übergangsbestimmung:** § 69 Abs. 25 Z 9:

9. ... und § 52 Abs. 10 Z 3 bis 9 jeweils in der Fassung BGBl. II Nr. 334/2006 gelten nicht für Fahrzeuge, die vor dem 1. Juli 2007 bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen. Solche Fahrzeuge dürfen nach dem 30. Juni 2009 aber nicht mehr erstmals zum Verkehr zugelassen werden.

**Bemerkungen:**

Hier werden in den Z 3, 4, 5, 7, 8 und 9 jeweils die Verweise auf die Richtlinie 2006/26/EG als aktuellste Änderungsrichtlinie aufgenommen. Z 6 bleibt unverändert.

Durch die Richtlinie 2006/26/EG werden die Richtlinien

-- 74/151/EWG über bestimmte Bestandteile und Merkmale von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern und

-- 89/173/EWG über bestimmte Bauteile und Merkmale von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern geändert.

**30. § 54a Abs. 3 - aktuelle Richtlinie:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Juli 2007

**Übergangsbestimmung:** § 69 Abs. 25 Z 1:

1. ... § 54a Abs. 3,... in der Fassung BGBl. II Nr. 334/2006 gelten nicht für Fahrzeuge, die vor dem 1. Juli 2007 bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen.

**Bemerkungen:**

Hier wird die Richtlinie 2006/27/EG zur Änderung der Richtlinie 97/24/EG, Kapitel 7 berücksichtigt.

**31. § 54a Abs. 7 – aktuelle Richtlinie:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Juli 2007

**Übergangsbestimmung:** § 69 Abs. 25 Z 1:

1. ... § 54a Abs. 7 ... in der Fassung BGBl. II Nr. 334/2006 gelten nicht für Fahrzeuge, die vor dem 1. Juli 2007 bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen.

**Bemerkungen:**

Hier wird die Richtlinie 2006/27/EG zur Änderung der Richtlinie 95/1/EG, berücksichtigt.

### **32. § 54a Abs. 9 – aktuelle Richtlinie:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Juli 2007

**Übergangsbestimmung:** § 69 Abs. 25 Z 1:

1. ... § 54a Abs. ... 9 in der Fassung BGBl. II Nr. 334/2006 gelten nicht für Fahrzeuge, die vor dem 1. Juli 2007 bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen.

**Bemerkungen:**

Hier wird die Richtlinie 2006/27/EG zur Änderung der Richtlinie 93/34/EWG, berücksichtigt.

### **33. § 56 Abs. 4 – redaktionelle Anpassung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 2. September 2006

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Der bisherige Verweis auf „§ 15 Abs. 1 lit. a KFG“ geht ins Leere. Da der Verweis auf einspurige Krafträder abzielte, wird der Verweis auf „§ 15 Abs. 3 KFG“ richtig gestellt.

### **34. § 58 Abs. 1 Z 3 lit. b – Anhebung der Geschwindigkeit für Langgutfahren:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 2. September 2006

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Die zulässige Geschwindigkeit für Langgutfahren auf Autobahnen und Autostraßen wird von bisher 65 km/h auf 70 km/h angehoben. Damit wird die zulässige Geschwindigkeit an die beim Abschleppen mit Hubbrille geltende Geschwindigkeitsgrenze angepasst. Dies erscheint durchaus gerechtfertigt und den realen Gegebenheiten entsprechend.

### **35. § 58 Abs. 1 Z 3 lit. e – Ergänzung um § 54 Abs. 2:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 2. September 2006

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Hier wird in der Auflistung, für welche Fahrten bei Überschreitung der Breite eine Geschwindigkeit von 25 km/h gilt, auch der § 54 Abs. 2 genannt. Somit gilt diese Geschwindigkeitsbeschränkung auch, wenn bei selbstfahrenden Arbeitsmaschinen oder Anhänger-Arbeitsmaschinen die an sich zulässige Breite überschritten wird.

### **36. § 59 Abs. 1 – reflektierende Warnmarkierungen anstelle der Langgutfuhr-Tafel:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 2. September 2006

**Übergangsbestimmung: ---**

**Bemerkungen:**

Die Bestimmung über die Kennzeichnung der über den hintersten Punkt hinausragenden Ladung durch eine bestimmte Tafel wird ergänzt, dass eine solche Tafel nicht erforderlich ist, wenn reflektierende Warnmarkierungen gemäß § 52 Abs. 5 lit. c angebracht sind. Dabei handelt es sich um die in § 2d geregelten reflektierenden Warnmarkierungen.

**37. § 69 Abs. 17 – redaktionelle Anpassung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 2. September 2006

**Übergangsbestimmung: ---**

**Bemerkungen:**

Aufgrund eines offenbaren Versehens wurde in der 51. KDV-Novelle, BGBl. II Nr. 412/2005, in § 69 Abs. 17 nicht die Nr. des entsprechenden Gesetzblattes anstelle der Platzhalter „xxx“ eingefügt. Das soll hiermit nachgeholt werden.

**38. § 69 Abs. 25 – Übergangsvorschriften:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Bemerkungen:**

Die Übergangsvorschriften für einige der neuen Bestimmungen der 52. KDV-Novelle werden im neuen Abs. 25 festgelegt.

Inhaltlich werden die Übergangsbestimmungen bei den jeweils zutreffenden Punkten berücksichtigt.

**39. § 70 Abs. 9 – Inkrafttreten:**

**Bemerkungen:**

Die Bestimmungen über das Inkrafttreten werden bei den jeweils zutreffenden Punkten berücksichtigt.

Die Termine orientieren sich an den Vorgaben der entsprechenden EU-Richtlinien.

**40. Anlage 1 Tabelle 3 Z 4 – aktuelle Richtlinien:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 2. September 2006

**Übergangsbestimmung: ---**

**Bemerkungen:**

Hier wird der bisherige Verweis auf die Richtlinie 88/77/EWG ersetzt durch den Verweis auf die Richtlinie 2005/55/EG in der Fassung 2005/78/EG.

#### **41. Anlage 2b – Prüfbestimmungen für Warnleuchten:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 2. September 2006

**Übergangsbestimmung:** ---

##### **Bemerkungen:**

Durch die Aufnahme der "richtungsgebundenen Blinkleuchten" in die ECE-Regelung Nr. 65 erübrigen sich die bisher geltenden nationalen Prüfbestimmungen. Aus Gründen der Einheitlichkeit soll die Bezeichnung dieser Warnleuchten aus der ECE-Regelung Nr. 65 übernommen werden. Somit wird die Bezeichnung der Warnleuchten der Kategorie II, bisher "Blitzleuchten mit einer Hauptausstrahlrichtung" genannt, in "richtungsgebundene Blinkleuchten" geändert.

Die Prüfbestimmungen für die Warnleuchten der Kategorien I und II in der Anlage 2b verweisen jetzt nur mehr auf die jeweiligen Bestimmungen in der ECE-Regelung Nr. 65. Die Bestimmungen für die Warnleuchten der Kategorien III und IV bleiben unverändert.

#### **42. Anlage 4 Zeile 10 – Ergänzung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Juli 2007

**Übergangsbestimmung:** ---

##### **Bemerkungen:**

In Zeile 10 wurde in der Anmerkung „EG“ eingefügt, da sonst bei Einzelgenehmigungen nicht zwingend eine Fahrzeugklasse festgelegt wird.

#### **43. Anlage 4 Zeile 40 – Ergänzung:**

**Text:** siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Juli 2007

**Übergangsbestimmung:** ---

##### **Bemerkungen:**

In Zeile 40 wurde in der Spalte M1 „14.3“ eingetragen, da Wohnmobile mit 4 Achsen darstellbar sind.

#### **44. Anlage 4 Zeile 48 - Ergänzung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Juli 2007

**Übergangsbestimmung:** ---

##### **Bemerkungen:**

In Zeile 48 wurde in der Spalte M1 „14.2“ eingetragen (4-achsiges Wohnmobil).

#### **45. Anlage 4 Zeile 55 – Ergänzung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Juli 2007

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

In Zeile 55 wurde in der Spalte M1 „32“ eingetragen (4-achsiges Wohnmobil).

#### **46. Anlage 4 Zeilen 78 und 79 – Ergänzung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Juli 2007

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

In Zeile 78 wurde in der Spalte M1 „3“ eingetragen (4-achsiges Wohnmobil) sowie in der Spalte „T nach 2001/3/EG“ „2.5“ und in der Spalte „Iof nach 2000/25/EG“ „x“ eingetragen, um mit den Zeilen 40, 41, 55 und 56 einheitliche Eintragungen für die Achsen 4 und 5 zu erreichen.

In Zeile 79 wurde in der Spalte „T nach 2001/3/EG“ „2.5“ und in der Spalte „Iof nach 2000/25/EG“ „x“ eingetragen, um mit den Zeilen 40, 41, 55 und 56 einheitliche Eintragungen für die Achsen 4 und 5 zu erreichen.

#### **47. Anlage 4 Zeilen 84 und 85 – Ergänzung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Juli 2007

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

In Zeile 84 wurde in der Spalte M1 „5“ eingetragen (4-achsiges Wohnmobil) sowie in der Spalte „T nach 2001/3/EG“ „2.6“ und in der Spalte „Iof nach 2000/25/EG“ „x“ eingetragen, um mit den Zeilen 40, 41, 55 und 56 einheitliche Eintragungen für die Achsen 4 und 5 zu erreichen.

In Zeile 85 wurde in der Spalte „T nach 2001/3/EG“ „2.6“ und in der Spalte „Iof nach 2000/25/EG“ „x“ eingetragen, um mit den Zeilen 40, 41, 55 und 56 einheitliche Eintragungen für die Achsen 4 und 5 zu erreichen.

#### **48. Anlage 4 Zeile 94 – Ergänzung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Juli 2007

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

In Zeile 94 wurde die Anmerkung im Hinblick auf Eintragung bei Einzelgenehmigung ergänzt, wenn erhöhte Grenzwerte für Motoren mit direkter Einspritzung in Anspruch genommen werden.

**49. Anlage 4 Zeile 126 – Änderung im Hinblick auf Einzelgenehmigung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Juli 2007

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

In Zeile 126 wurde die Anmerkung geändert. (Die Antriebsübersetzung ist bei einzelnen genehmigten Fahrzeugen oftmals nur mit erheblichem Aufwand zu ermitteln.)

**50. Anlage 4 Zeile 146 - Ergänzung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Juli 2007

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

In Zeile 146 wurde die Eintragung in der Spalte „M2/M3“ entfernt (Anpassung an die Übereinstimmungsbescheinigung).

**51. Anlage 4 Zeilen 148 und 149 – Ergänzung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Juli 2007

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

In Zeile 148 wurde in der Spalte „S“ die Eintragung „10.4.1“ hinzugefügt und die Bezeichnung angepasst (Anpassung an die Übereinstimmungsbescheinigung).

In Zeile 149 wurde in der Spalte „S“ die Eintragung „10.4.3“ hinzugefügt (Anpassung an die Übereinstimmungsbescheinigung).

**52. Anlage 4 Zeile 197 – Ergänzung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Juli 2007

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Es wird der Hinweis auf die Anmerkung 12 ergänzt.

**53. Anlage 4 Zeile 212 – Ergänzung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Juli 2007

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

In Zeile 212 wurde in der Spalte „M1“ die Eintragung „N4“ hinzugefügt (4-achsiges Wohnmobil).

**54. Anlage 4 Zeile 220 – Ergänzung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Juli 2007

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

In Zeile 220 wurde in der Anmerkung die Angabe „20,0 km/h“ eingefügt. Nach der derzeitigen Regelung müsste bei Fahrzeugen, die der Geschwindigkeitsmessung nach der Richtlinie 74/152/EWG zu unterziehen sind und eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit zwischen 6 und 25 km/h aufweisen, immer die Geschwindigkeit mit 25 km/h angegeben werden. Dies kann bei Fahrzeugen mit geringeren bauartbedingten Höchstgeschwindigkeiten als 20 km/h zu Problemen führen. Die Eintragung „25 km/h“ sollte daher erst über 20 km/h zu greifen beginnen.

**55. Anlage 4 Anmerkung 8 – Entfall des bisherigen letzten Satzes:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Juli 2007

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Die Antriebsübersetzung ist bei einzeln genehmigten Fahrzeugen oftmals nur mit erheblichem Aufwand zu ermitteln, daher soll auch hinsichtlich der Antriebsübersetzung die in Anmerkung 8 angeführte Vorgangsweise ermöglicht werden. Der bisherige letzte Satz kann daher entfallen.

**56. Anlage 4 Anmerkung 9 – Ergänzung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Juli 2007

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Der hängende Einzug nach den Gedankenstrichen in der 2. Zeile ist verloren gegangen und könnte zu Verwirrung führen. Hinsichtlich der Leerwerte wird in den Bestimmungen für die Datensätze eingegangen werden.

Die Werte der Emissionen sind insbesondere bei den Partikelmassen so klein, dass bei Rundungsfehlern Probleme auftreten könnten (0,0046 wird zu 0,005 und damit wird der Grenzwert für die steuerliche Begünstigung erreicht). In Zukunft könnten auch bei den anderen Schadstoffen so geringe Emissionswerte auftreten, dass mit 3 Nachkommastellen nicht das Auslangen gefunden wird. Um späteren Anpassungsbedarf in der Genehmigungsdatenbank zu vermeiden, wird daher für alle Emissionswerte die Angabe mit 4 Nachkommastellen bereits jetzt vorgeschrieben.

#### **57. Anlage 4 Anmerkung 18 – Klarstellung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Juli 2007

**Übergangsbestimmung:** ---

#### **Bemerkungen:**

Es erfolgt eine Klarstellung betreffend die Vorgangsweise für Ende der Erstzulassung.

#### **58. Anlage 4 Tabelle für die Kraftstoffarten – Ergänzungen:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Juli 2007

**Übergangsbestimmung:** ---

#### **Bemerkungen:**

In den Zeilen betreffend Code C und D wurde bei der Bezeichnung „Flüssiggas“ jeweils „LPG“ angefügt.

In der Zeile betreffend Code E wurde nach der Bezeichnung „Erdgas“ jeweils „CNG“ angefügt.

In der Zeile betreffend Code G wird „CNG“ anstelle von „NG“ verwendet.

In der Zeile betreffend Code T wird „CNG“ hinzugefügt.

In der Zeile betreffend Code R wird der Begriff „Biogas“ verwendet.

Eine neue Zeile betreffend Code V – kombinierter Betrieb mit Biogas und Elektromotor wird eingefügt.

In der Zeile betreffend Code U wird die Fußnote a) angefügt. Eine unbekannte Kraftstoffart kann nur bei Fahrzeugen zutreffen, die vor dem 1. Juli 2007 erstmals zugelassen waren.

In der Zeile betreffend Code 3 wird in der Spalte betreffend Kurzbezeichnung „mit Katalysator“ entfernt.

Versehentlich war in der Spalte „Kraftstoffart bzw. Energiequelle“ die Eintragung „Diesel ohne Katalysator“ angeführt und die zugeordnete Kurzbezeichnung lautete „Diesel mit Katalysator“. Da in der Vergangenheit seitens der Importeure keine einheitliche Übertragung der Codes 3 und 6 stattgefunden hat, würde die Unterscheidung mit/ohne Katalysator in der Zulassungsbescheinigung zu Unklarheiten führen.

In der Anmerkung 2 wird der Begriff „Autogas“ entfernt und es werden die Abkürzungen „(CNG)“ bzw. „(LPG)“ hinzugefügt.

In der Anmerkung 4 wird die Zuordnung zu bivalentem Betrieb entsprechend der Vorschriften der Richtlinie 70/220/EWG geschaffen.

#### **59. Anlage 4 – Tabelle für die Fahrzeugarten – Ergänzungen:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Juli 2007

**Übergangsbestimmung:** ---

##### **Bemerkungen:**

Um eine eindeutige Abgrenzung der häufig einzeln genehmigten „Transportkarren“ von den sonstigen Kraftwagen zu erhalten und die Transportkarren einer Auswertung in der Zulassungsstatistik zugänglich zu machen, wird diese Fahrzeugart der Tabelle hinzugefügt. Zur leichteren Lesbarkeit wird die Tabelle zur Gänze wiedergegeben.

#### **60. Anlage 4 Tabelle für die Aufbauarten – Ergänzung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Juli 2007

**Übergangsbestimmung:** ---

##### **Bemerkungen:**

Es wird eine Zeile betreffend „Druck- und vakuumfesten Tank“ angefügt. Mit der 26. KFG-Novelle wurden besondere Gewichtsbestimmungen für Fahrzeuge mit Druck- und vakuumfestem Tank festgelegt (neuer § 4 Abs. 7b KFG 1967). Damit eindeutig ersichtlich ist, warum ein Fahrzeug diese höheren zulässigen Gesamtgewichte aufweist, wird die entsprechende Eintragung in der Art des Aufbaues in den zulassungsrelevanten Daten vorgenommen. Zur leichteren Lesbarkeit wird die Tabelle zur Gänze wiedergegeben.

#### **61. Anlage 4e Teil III lit. b – redaktionelle Anpassung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 2. September 2006

**Übergangsbestimmung:** ---

##### **Bemerkungen:**

Es handelt sich lediglich um eine redaktionelle Richtigstellung.

**Teil 2:**  
**Gesetzestext**  
(BGBl. Teil II Nr. 334/2006)

# BUNDESGESETZBLATT

## FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Jahrgang 2006	Ausgegeben am 1. September 2006	Teil II
334. Verordnung:	Änderung der Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung 1967 (52. Novelle zur KDV 1967) [CELEX-Nr.: 32005L0039, 32005L0040, 32005L0041, 32005L0049, 32005L0055, 32005L0066, 32005L0067, 32005L0078, 32005L0083, 32006L0020, 32006L0026, 32006L0027, 32006L0028]	

### **334. Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, mit der die Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung 1967 geändert wird (52. Novelle zur KDV 1967)**

Aufgrund des Kraftfahrzeuggesetzes 1967, BGBl. Nr. 267, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz, BGBl. I Nr. 57/2006, wird verordnet:

Die Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung 1967, BGBl. Nr. 399, zuletzt geändert mit der Verordnung BGBl. II Nr. 412/2005, wird wie folgt geändert:

#### *1. § 1a Abs. 1a lautet:*

„(1a) Die vorstehenden Außenkanten von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen müssen den Anforderungen des Kapitels 3 der Richtlinie 97/24/EWG, ABl. Nr. L 226 vom 18. August 1997, in der Fassung der Richtlinie 2006/27/EG, ABl. Nr. L 66 vom 8. März 2006, S 7, entsprechen. Bei dreirädrigen Kraftfahrzeugen mit Aufbau, die zur Personenbeförderung bestimmt sind, müssen die vorstehenden Außenkanten den Anhängen der Richtlinie 74/483/EWG über die vorstehenden Außenkanten bei Kraftfahrzeugen der Klasse M1 entsprechen.“

#### *2. Nach § 1a Abs. 7 wird folgender Abs. 8 angefügt:*

„(8) Frontschutzsysteme sind selbstständige Strukturen, wie zB Rammschutzbügel, oder zusätzliche Stoßfänger, die die Außenfläche des Fahrzeuges über und/oder unter dem als Originalteil angebrachten Stoßfänger bei einem Zusammenstoß mit einem Gegenstand vor Beschädigungen schützen sollen. Strukturen mit einer Höchstmasse von weniger als 0,5 kg, die nur zum Schutz der Scheinwerfer bestimmt sind, fallen nicht unter diese Begriffsbestimmung. Frontschutzsysteme von Fahrzeugen der Klasse M1 mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3 500 kg und N1 müssen der Richtlinie 2005/66/EG über die Verwendung von Frontschutzsystemen, ABl. Nr. L 309 vom 25. November 2005, S 37, entsprechen.“

#### *3. § 1b Abs. 2 lautet:*

„(2) Die Motorleistung von Selbstzündungs- und Fremdzündungsmotoren ist nach der Richtlinie 80/1269/EWG, Anhang I, in der Fassung der Richtlinie 1999/99/EG, ABl. Nr. L 334 vom 28. 12. 1999, S 32, zu bestimmen. Für Fahrzeuge gemäß Anlage I, Tabelle 3 Z 4 kann die Motorleistung auch nach der ECE-Regelung Nr. 24 bestimmt werden. Die Motorleistung von zwei- und dreirädrigen Kraftfahrzeugen ist nach der Richtlinie 95/1/EG, Anhang II, in der Fassung der Richtlinie 2006/27/EG, ABl. Nr. L 66 vom 8. März 2006, S 7 zu bestimmen.“

#### *4. § 1c Abs. 1 bis Abs. 3a lauten:*

„(1) Sicherheitsgurte für erwachsene Personen müssen den Anhängen der Richtlinie 77/541/EWG in der Fassung der Richtlinie 2005/40/EG, ABl. Nr. L 255 vom 30. September 2005, S 146, oder der ECE-Regelung Nr. 16 entsprechen.“

(2) Rückhalteeinrichtungen für Kinder müssen der ECE-Regelung Nr. 44, BGBl. Nr. 267/1990, entsprechen. Als Rückhalteeinrichtungen für Kinder im Sinne des § 106 Abs. 5 KFG 1967 gelten für Kinder

1. ab einer Körpergröße von 135 cm auch nach der Regelung Nr. 16 genehmigte höhenverstellbare Dreipunktgurte, bei denen durch höhenverstellbare obere Verankerungspunkte oder in Verbindung mit höhenverstellbaren Sitzen der bestimmungsgemäße Gurtenverlauf über den Körper des Kindes erreicht wird,
2. ab einem Gewicht von 18 kg ein Beckengurt ohne zusätzliche Rückhalteeinrichtung, wenn der Sitzplatz lediglich mit einem Beckengurt ausgerüstet ist und wenn die anderen Sitzplätze besetzt sind,
3. ab vollendetem 3. Lebensjahr auch ein Beckengurt oder Dreipunktgurt ohne zusätzliche Rückhalteeinrichtung, wenn durch zwei auf den äußersten Sitzplätzen befestigte Rückhalteeinrichtungen auf dem mittleren Sitzplatz eine Rückhalteeinrichtung nicht befestigt werden kann.

Rückhalteeinrichtungen für Kinder, die nicht mindestens der Regelung 44.03 entsprechen, dürfen nicht mehr feilgeboten und nach dem 31. Dezember 2006 nicht mehr verwendet werden.

(3) Die Verankerungen von Sicherheitsgurten müssen der Richtlinie 76/115/EWG, ABl. Nr. L 24 vom 30.1.1976, S 6, in der Fassung der Richtlinie 2005/41/EG, ABl. Nr. L 255 vom 30. September 2005, S 149 entsprechen.

(3a) Die Verankerungen der Sicherheitsgurte und die Sicherheitsgurte von dreirädrigen Kleinkraftfahrzeugen, Dreirad- und Vierradfahrzeugen (Klasse L) müssen dem Kapitel 11 der Richtlinie 97/24/EG in der Fassung der Richtlinie 2006/27/EG, ABl. Nr. L 66 vom 8. März 2006, S 7, entsprechen.“

5. § 1d Abs. 1a, Abs. 2 und Abs. 3 lauten:

„(1a) Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor oder Selbstzündungsmotor mit mindestens 4 Rädern, einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 400 kg und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mindestens 50 km/h - mit Ausnahme von land- oder forstwirtschaftlichen Zug- und Arbeitsmaschinen sowie anderer Arbeitsmaschinen -, soweit sie in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG fallen, müssen hinsichtlich ihres Abgasverhaltens den Vorschriften dieser Richtlinie in der Fassung 2001/100/EG entsprechen. Fahrzeuge oder Motoren für Kraftfahrzeuge, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2005/55/EG, ABl. Nr. L 275 vom 20. Oktober 2005, S 1 in der Fassung der Richtlinie 2005/78/EG, ABl. Nr. L 313 vom 29. November 2005, S 1, fallen, müssen hinsichtlich ihres Abgasverhaltens den Vorschriften dieser Richtlinien entsprechen.

(2) Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 müssen über ein On-Board-Diagnosesystem (OBD) zur Emissionsüberwachung im Sinne der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung 98/69/EG, 1999/102/EG, 2001/1/EG, 2002/80/EG und 2003/76/EG, ABl. Nr. L 206 vom 15. August 2003, S 29, verfügen. Fahrzeuge der Klassen M2, M3, N2 und N3 müssen über ein On-Board-Diagnosesystem (OBD) oder ein On-Board-Messsystem (OBM) zur Emissionsüberwachung im Sinne der Richtlinie 2005/55/EG in der Fassung der Richtlinie 2005/78/EG verfügen. Das OBD-System ist ein an Bord des Kraftfahrzeuges installiertes Diagnosesystem zur Emissionsüberwachung, das in der Lage sein muss, mit Hilfe rechnergespeicherter Fehlercodes Fehlfunktionen der emissionsmindernden Einrichtungen und deren wahrscheinliche Ursachen anzuzeigen. Das OBD-System muss so ausgelegt, gebaut und im Fahrzeug installiert sein, dass es in der Lage ist, während der gesamten Lebensdauer des Fahrzeuges bestimmte Arten von Verschlechterungen und Fehlfunktionen der emissionsmindernden Einrichtungen anzuzeigen.

(3) Fahrzeuge mit Selbstzündungsmotor oder Gasmotor müssen folgende Vorgaben hinsichtlich der Dauerhaltbarkeit der emissionsmindernden Einrichtungen einhalten:

1. der Hersteller eines auf der Grundlage der Grenzwerte in Zeile B1, B2 oder C der Tabellen in Abschnitt 6.2.1 des Anhangs I der Richtlinie 2005/55/EG in der Fassung der Richtlinie 2005/78/EG typgenehmigten Selbstzündungsmotors oder Gasmotors muss für alle Fahrzeugtypen und Motoren nachweisen, dass der Motor diese Grenzwerte während folgender Einsatzdauer nicht überschreitet:
  - a) 100000 km oder fünf Jahre, je nachdem, was zuerst eintritt, bei Motoren zum Einbau in Fahrzeuge der Klassen N1 und M2;
  - b) 200000 km oder sechs Jahre, je nachdem, was zuerst eintritt, bei Motoren zum Einbau in Fahrzeuge der Klassen N2, N3 mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von bis zu 16 Tonnen und M3 Klasse I, Klasse II und Klasse A sowie Klasse B mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von bis zu 7,5 Tonnen;

- c) 500000 km oder sieben Jahre, je nachdem, was zuerst eintritt, bei Motoren zum Einbau in Fahrzeuge der Klassen N3 mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von über 16 Tonnen und M3, Klasse III und Klasse B mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von über 7,5 Tonnen.
2. Weiters muss auch die Funktionstüchtigkeit der emissionsrelevanten Einrichtungen während der normalen Lebensdauer eines Fahrzeugs unter normalen Betriebsbedingungen bestätigt werden (Übereinstimmung von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen, die ordnungsgemäß gewartet und eingesetzt werden).“

6. § 1d Abs. 9 lautet:

„(9) Austauschkatalysatoren für Fahrzeuge

1. der Klassen M1 oder N1, die nicht mit OBD-Systemen ausgerüstet sind, müssen eine Genehmigung nach Anhang XIII der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 98/77/EG, ABl. Nr. L 286 vom 23. Oktober 1998, 2002/80/EG, ABl. Nr. L 291 vom 28. Oktober 2002, S 20 und 2003/76/EG, ABl. Nr. L 206 vom 15. August 2003, S 29, aufweisen, oder der ECE-Regelung Nr. 103 entsprechen;
2. der Klassen L müssen eine Genehmigung nach Kapitel 5 der Richtlinie 97/24/EG in der Fassung der Richtlinie 2005/30/EG, ABl. Nr. L 106 vom 27. April 2005 und in der Fassung der Richtlinie 2006/27/EG, ABl. Nr. L 66 vom 8. März 2006, S 7, aufweisen.

Der Austauschkatalysator muss so ausgelegt, gebaut sein und montiert werden können, dass das Fahrzeug in der Lage ist, die Bestimmungen der Richtlinie, die es ursprünglich eingehalten hat, zu erfüllen. Außerdem müssen seine Schadstoffemissionen während der gesamten Lebensdauer des Fahrzeuges unter normalen Benutzungsbedingungen wirksam begrenzt werden. Der Austauschkatalysator muss an der gleichen Stelle wie der Katalysator für die Erstausrüstung eingebaut werden, und die Lage der etwaigen Sauerstoffsonde(n) an der Abgasleitung darf nicht verändert werden. Weist der Katalysator für die Erstausrüstung Wärmeschutzvorrichtungen auf, so muss auch der Austauschkatalysator entsprechende Schutzvorrichtungen haben. Der Austauschkatalysator muss dauerhaft sein, das heißt, er muss so beschaffen sein und so eingebaut werden können, dass er gegen Korrosions- und Oxidationseinflüsse, denen er je nach der Benutzung des Fahrzeuges ausgesetzt ist, hinreichend geschützt ist.“

7. § 1f Abs. 1a lautet:

„(1a) Der hintere Unterfahrschutz von Fahrzeugen der Klasse M, N und O muss den Anforderungen des Anhanges II der Richtlinie 70/221/EWG, ABl. Nr. L 076 vom 6. April 1970, in der Fassung der Richtlinie 2006/20/EG, ABl. Nr. L 48 vom 18. Feber 2006, S 16, entsprechen.“

8. § 3 Abs. 3 lautet:

„(3) Fahrzeuge, die unter den Geltungsbereich der EG-Richtlinien

- 71/320/EWG, ABl. Nr. L 202 vom 6. September 1971, S 37 in der Fassung der Richtlinie 2002/78/EG, ABl. Nr. L 267 vom 4. Oktober 2002, oder
- 93/14/EWG, ABl. Nr. L 121 vom 12. Mai 1976, S 1, in der Fassung der Richtlinie 2006/27/EG, ABl. Nr. L 66 vom 8. März 2006, S 7,

fallen, müssen den Bestimmungen dieser Richtlinien entsprechen. Land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen (Klasse T) mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h, müssen hinsichtlich ihrer Bremsanlagen den Anhängen der Richtlinie 76/432/EWG, ABl. Nr. L 122 vom 8. Mai 1976, S 1 in der Fassung der Richtlinie 97/54/EG, ABl. Nr. L 277 vom 10. Oktober 1997 entsprechen.“

9. § 3m entfällt.

10. § 4 Abs. 3d lautet:

„(3d) Reifen von zweirädrigen oder dreirädrigen Fahrzeugen (Klasse L) müssen Kapitel 1 der Richtlinie 97/24/EG in der Fassung der Richtlinie 2006/27/EG, ABl. Nr. L 66 vom 8. März 2006, S 7, entsprechen. Reifen mit einer Bauartgenehmigung nach der Richtlinie 92/23/EWG dürfen auch an Motorrädern mit Beiwagen, dreirädrigen Kleinkraftfrädern, Dreiradfahrzeugen und Vierradfahrzeugen montiert werden.“

11. § 4 Abs. 4 und Abs. 4a lauten:

„(4) Die Tiefe der für die Ableitung des Wassers von der Lauffläche des Reifens erforderlichen Vertiefungen des Laufstreifens (Profiltiefe) muss im mittleren Bereich der Lauffläche, der etwa drei Viertel der Laufflächenbreite einnimmt,

1. bei Kraftfahrzeugen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h, ausgenommen Motorfahräder, und bei Anhängern, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden darf, am gesamten Umfang mindestens 1,6 mm,
2. bei Kraftfahrzeugen und Anhängern mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3 500 kg mindestens 2 mm,
3. bei Motorfahrädern mindestens 1 mm,
4. bei Reifen, die für die Verwendung als Schnee- und Matschreifen oder als Schnee-, Matsch- und Eisreifen bestimmt sind, sofern sie gemäß einer straßenpolizeilichen Anordnung verwendet werden, mindestens 5 mm bei Reifen in Diagonalbauart oder mindestens 4 mm bei Reifen in Radialbauart und
5. bei Reifen, die für die Verwendung als Schnee- und Matschreifen oder als Schnee-, Matsch- und Eisreifen bestimmt sind, bei Kraftfahrzeugen und Anhängern mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3 500 kg, sofern sie gemäß einer straßenpolizeilichen Anordnung oder gemäß § 102 Abs. 8a KFG 1967 verwendet werden, mindestens 6 mm bei Reifen in Diagonalbauart oder mindestens 5 mm bei Reifen in Radialbauart betragen.

Reifen von Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen müssen mit Indikatoren versehen sein. Diese müssen an mindestens vier gleichmäßig über den Umfang des Reifens verteilten Stellen so angeordnet sein, dass sie dauerhaft und deutlich erkennbar machen, ob die Mindesttiefe der Hauptprofilrillen von 1,6 mm erreicht oder unterschritten ist. Die Reifen dürfen keine mit freiem Auge sichtbaren bis zum Unterbau des Reifens reichenden Risse oder Ablösungen der Lauffläche oder der Seitenwände aufweisen.

(4a) Runderneuerte Reifen, die den Geltungsbereichen der ECE-Regelungen Nr. 108 oder Nr. 109 unterliegen, müssen diesen Regelungen entsprechen.“

12. Der bisherige § 7i erhält die Paragrafenbezeichnung § 7c.

13. Der bisherige § 7j erhält die Paragrafenbezeichnung § 7d und lautet samt Überschrift:

**„Kraftfahrzeuge mit Antrieb durch Erdgas (CNG)**

§ 7d. Kraftfahrzeuge mit Antrieb durch Erdgas (CNG) und deren spezielle Ausrüstung für den Antrieb durch Erdgas (CNG) müssen der ECE-Regelung Nr. 110 entsprechen.“

14. Nach § 7d werden folgende §§ 7e und 7f samt Überschriften angefügt:

**„Betriebsvorschrift und Betriebsbuch für Kraftfahrzeuge mit Antrieb durch Erdgas (CNG)**

§ 7e. (1) Für jedes im § 7d angeführte Fahrzeug mit Antrieb durch Erdgas (CNG) muss eine Betriebsvorschrift vorhanden sein. Die Betriebsvorschrift ist auf Fahrten mitzuführen. Sie hat die allgemein für die Handhabung von Erdgas (CNG) als Kraftstoff geltenden Regeln sowie die im Hinblick auf den Bau und die Ausrüstung des Fahrzeuges einzuhaltenden Bedienungsanweisungen zu enthalten. Die Betriebsvorschrift muss insbesondere folgende Bestimmungen enthalten:

1. Funktionsbeschreibung und technische Daten der CNG-Kraftstoffanlage,
2. Anleitung für die ordnungsgemäße Bedienung der CNG-Kraftstoffanlage,
3. Hinweise bezüglich der Wartungserfordernisse betreffend die CNG-Kraftstoffanlage,
4. Hinweis auf die erforderliche Durchführung von wiederkehrenden Überprüfungen der CNG-Kraftstoffanlage,
5. Anleitung hinsichtlich des Verhaltens bei auftretendem Gasgeruch,
6. Beschreibung der Vorgangsweise bei vorübergehender und dauernder Außerbetriebnahme der CNG-Kraftstoffanlage,
7. Hinweis auf die Zuständigkeit betreffend die Durchführung von Reparaturen und baulicher Änderungen an der CNG-Kraftstoffanlage,
8. Hinweis auf die Verpflichtung zur Führung eines Betriebsbuches.

(2) Für jedes im § 7d angeführte Fahrzeug muss ein Betriebsbuch vorhanden sein, welches entweder vom Fahrzeughersteller, dem Hersteller der CNG-Kraftstoffanlage oder von dem Unternehmen, das den Einbau der CNG-Kraftstoffanlage durchgeführt hat, ausgestellt, ist. In dieses Dokument sind einzutragen:

1. Herstellernummern des(r) Kraftgastanks,
2. der Zeitpunkt und das Ergebnis der durchgeführten wiederkehrenden Überprüfungen,
3. der Zeitpunkt und der Umfang durchgeführter Reparaturen und baulicher Änderungen an der CNG-Kraftstoffanlage,
4. der Zeitpunkt und das Ergebnis der im Zusammenhang mit der Ausführung von Reparaturen und baulichen Änderungen durchgeführten Dichtheitsprüfungen sowie
5. das im Hinblick auf die Z 2 bis 4 jeweils ausführende Unternehmen.

(3) Das Betriebsbuch ist mindestens zwei Jahre lang gerechnet von der letzten Eintragung aufzubewahren und der Behörde auf Verlangen sowie im Rahmen der behördlichen Überprüfung des Fahrzeuges gemäß § 57 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 oder der wiederkehrenden Begutachtung gemäß § 57a des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 vorzulegen.

#### **Nachrüstung von Fahrzeugen mit Gasanlagen**

**§ 7f.** Die Nachrüstung oder Umrüstung von Fahrzeugen auf Antrieb durch Flüssiggas (LPG) oder Erdgas (CNG) hat den Vorgaben der ECE Regelung Nr. 115 zu entsprechen und darf nur mit speziellen, nach der ECE-Regelung Nr. 115 genehmigten Nachrüstsyste men für Flüssiggas (LPG) oder für Erdgas (CNG) erfolgen. Nach der Umrüstung muss in sinn gemäßer Anwendung der Bestimmungen der §§ 7c und 7e für diese Fahrzeuge eine Betriebsvorschrift vorhanden sein und es ist ein Betriebsbuch zu führen.“

15. § 8b Abs. 2 lautet:

„(2) Die Erfüllung der Voraussetzungen gemäß Abs.1 ist durch ein Gutachten eines Sachverständigen gemäß § 125 KFG 1967, eines Ziviltechnikers, eines technischen Büros-Ingenieurbüros, eines technischen Dienstes oder der Zulassungsbehörde des jeweiligen Zulassungsstaates auf einem Formblatt gemäß Anlage 1h nachzuweisen. Für Fahrzeuge, die hinsichtlich der lärmrelevanten Teile mit dem gemessenen Fahrzeug übereinstimmen, ist diese Übereinstimmung vom Hersteller oder dessen Bevollmächtigten im Zulassungsstaat in einem Formblatt gemäß Anlage 1h zu bestätigen. Dieses Formblatt wird vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie nur an Personen ausgegeben, die zur Ausstellung befugt sind. Sind im Formblatt Angaben nicht in deutscher Sprache enthalten, so ist eine beglaubigte Übersetzung dieser Angaben in die deutsche Sprache mitzuführen.“

16. § 10 Abs. 7 lautet:

„(7) Die in den §§ 14 bis 20 KFG 1967 angeführten Beleuchtungseinrichtungen müssen bei Kraftwagen und Anhängern so am Fahrzeug angebracht sein, dass sie den Bestimmungen der Anhänge der jeweils zutreffenden Richtlinien

1. 76/756/EWG in der Fassung der Richtlinie 97/28/EG,
2. 78/933/EWG in der Fassung der Richtlinie 2006/26/EG, ABl. Nr. L 65 vom 7. März 2006, S 22, oder
3. 79/532/EWG in der Fassung der Richtlinie 97/54/EG

entsprechen. Nebelscheinwerfer, deren äußerster Punkt ihrer Lichtaustrittsfläche mehr als 40 cm vom äußersten Rand des Fahrzeuges entfernt ist, müssen so geschaltet werden, dass sie nur zusammen mit dem Abblendlicht leuchten können. Bei nachträglichem Anbau von Nebelscheinwerfern darf der zulässige Abstand für den tiefsten Punkt der Lichtaustrittsfläche von 25 cm von der Fahrbahn auch geringfügig unterschritten werden, sofern die Wirkung des Nebelscheinwerfers erhalten bleibt und eine übermäßige Blendung des entgegenkommenden Verkehrs nicht eintreten kann.“

17. § 15a lautet:

„§ 15a. (1) Warnleuchten sind Leuchten, die blaues oder gelbrotes Blink- oder Drehlicht (§ 20 Abs. 7 KFG 1967) als Rundumlicht oder richtungsgebundenes Blinklicht ausstrahlen. Warnleuchten werden in folgende Kategorien eingeteilt:

1. Kategorie I - Leuchten mit Rundumlicht
2. Kategorie II - Richtungsgebundene Blinkleuchten
3. Kategorie III - Warnleuchten mit gelbrotem Blinklicht für Schülertransporte gemäß § 106 Abs. 10 KFG 1967
4. Kategorie IV - Warnleuchten zur ausschließlichen Verwendung als Ladewarnleuchten zur Kenntlichmachung von Anbaugeräten oder Hubladebühnen gemäß § 20 Abs. 1 lit. g KFG 1967.

(2) Warnleuchten der Kategorien I bis IV haben den allgemeinen bautechnischen Anforderungen hinsichtlich der Beständigkeit gegen Erschütterungen, Korrosionserscheinungen, Temperatureinflüssen, Feuchtigkeit und Materialveränderungen durch Alterung zu entsprechen.

(3) Warnleuchten der Kategorien I und II müssen den jeweiligen Bestimmungen der ECE-Regelung Nr. 65 entsprechen. Warnleuchten der Kategorie III müssen der Anlage 2b entsprechen. Warnleuchten der Kategorie IV (Ladewarnleuchten) müssen den lichttechnischen Bestimmungen für Fahrtrichtungsanzeiger für den hinteren Anbau gemäß ECE-Regelung Nr. 6.01 entsprechen.

(4) Als Warnleuchten für Omnibusse, die für Schülerbeförderungen im Sinne des § 106 Abs. 10 KFG 1967 eingesetzt werden, dürfen die folgenden Warnleuchten verwendet werden:

1. gelbrote Warnleuchten der Kategorie I mit Rundumlicht (Drehlicht)
2. gelbrote Warnleuchten der Kategorie II mit richtungsgebundenem Blinklicht
3. Warnleuchten der Kategorie III mit gelbrotem Blinklicht speziell für Schülertransporte mit Omnibussen; diese müssen links und rechts abwechselnd blinkend gelbrotes Licht mit einer Lichtstärke von mindestens 700 cd ausstrahlen.

Die paarweise Anbringung dieser Warnleuchten muss an der hinteren oberen Kante des Fahrzeuges oder dort, wo der Dachaufsatz beginnt oder auf dem Dach erfolgen. Sie können außen am Fahrzeug angebracht oder in die Karosserie integriert sein. Eine Anbringung im Inneren des Fahrzeuges im oberen Bereich hinter der Heckscheibe ist zulässig, vorausgesetzt die außen gemessene Lichtstärke beträgt mindestens 700 cd. Die Warnleuchten müssen unabhängig von anderen Scheinwerfern und Leuchten und zusätzlich zur Alarmblinkanlage eingeschaltet werden können.“

*18. § 17b Abs. 1 lautet:*

„(1) Die elektromagnetische Verträglichkeit von Fahrzeugen der Klassen M, N und O muss den Anforderungen der Anhänge der Richtlinie 72/245/EWG, ABl. Nr. L 152 vom 6. Juli 1972 in der Fassung der Richtlinie 2005/49/EG, ABl. Nr. L 194 vom 26. Juli 2005, S 12, und der Richtlinie 2006/28/EG, ABl. Nr. L 65 vom 7. März 2006, S 27 und ab 1. Oktober 2006 in der Fassung der Richtlinie 2005/83/EG, ABl. Nr. L 305 vom 24. November 2005, S 32, entsprechen. Fahrzeuge, die mit 24-GHz-Kurzstreckenradargeräten ausgestattet sind, dürfen nach dem 30. Juni 2013 nicht mehr verwendet werden.“

*19. § 17b Abs. 4 lautet:*

„(4) Elektrische/elektronische Unterbaugruppen, Teile und Ausrüstungsgegenstände, die an das elektrische Bordnetz des Fahrzeuges angeschlossen und üblicherweise während der Fahrt verwendet werden, die elektromagnetische Störungen im Sinne der Richtlinie 72/245/EWG in der Fassung der Richtlinie 2005/49/EG, ABl. Nr. L 194 vom 26. Juli 2005, S 12, verursachen können, müssen den Anforderungen der Anhänge der Richtlinie 72/245/EWG in der Fassung der Richtlinie 2005/49/EG und der Richtlinie 2006/28/EG und ab 1. Oktober 2006 in der Fassung der Richtlinie 2005/83/EG entsprechen. Elektrische/elektronische Unterbaugruppen, Teile und Ausrüstungsgegenstände, die an das elektrische Bordnetz des Fahrzeuges angeschlossen und üblicherweise während der Fahrt verwendet werden, die elektromagnetische Störungen im Sinne der genannten Richtlinien verursachen können und nicht diesen Richtlinien, aber der Richtlinie 89/336/EWG oder der Richtlinie 2004/108/EG, entsprechen, dürfen nicht mehr feilgeboten werden. Funksendeanlagen, die der Richtlinie 89/336/EWG oder der Richtlinie 2004/108/EG entsprechen und die im Fahrzeug eingebaut werden, dürfen nur verwendet werden, wenn eine Unbedenklichkeitsbescheinigung des Fahrzeugherstellers vorliegt und mitgeführt wird.“

*20. § 17f Abs. 3 lautet:*

„(3) Bei zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen mit Aufbau (Klasse L) müssen die Entfrostanlage und die Windschutzscheibentrocknungsanlage dem Kapitel 12, Anhang II der Richtlinie 97/24/EG in der Fassung der Richtlinie 2006/27/EG, ABl. Nr. L 66 vom 8. März 2006, S 7 entsprechen.“

*21. § 18a Abs. 1 und Abs. 2 lauten:*

„(1) Einspurige Kraftfahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von

1. nicht mehr als 45 km/h müssen mit mindestens einem geeigneten, entsprechend großen Rückblickspiegel
2. mehr als 45 km/h müssen mit je einem Rückblickspiegel auf der rechten und linken Fahrzeugseite

ausgerüstet sein. Diese müssen dem Kapitel 4 der Richtlinie 97/24/EG in der Fassung der Richtlinie 2006/27/EG, ABl. Nr. L 66 vom 8. März 2006, S 7, entsprechen.

(2) Mehrspurige Kraftfahrzeuge müssen mit mindestens zwei geeigneten, entsprechend großen Rückblickspiegeln ausgerüstet sein. Diese müssen bei

1. Fahrzeugen der Klassen M und N dem Anhang III der Richtlinie 2003/97/EG, ABl. Nr. L 25 vom 29. Jänner 2004, S 1, in der Fassung der Richtlinie 2005/27/EG, ABl. Nr. L 81 vom 30. März 2005, S 44,
2. dreirädrigen Motorfahrrädern, vierrädrigen Leichtkraftfahrzeugen und dreirädrigen Kraftfahrzeugen dem Kapitel 4 der Richtlinie 97/24/EG in der Fassung der Richtlinie 2006/27/EG, ABl. Nr. L 66 vom 8. März 2006, S 7,

entsprechen. Fahrzeuge der Klassen N2 mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7 500 kg, N3 und M3, jeweils ausgenommen Heeresfahrzeuge, müssen jedenfalls auch mit einem großwinkligen Außenspiegel und einem Anfahrspiegel im Sinne der Richtlinie 2003/97/EG, ABl. Nr. L 25 vom 29. Jänner 2004, S 1, in der Fassung 2005/27/EG, ABl. Nr. L 81 vom 30. März 2005, S 44, ausgerüstet sein. Fahrzeuge der Klassen N2, ausgenommen Heeresfahrzeuge, mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 7 500 kg müssen mit einem großwinkligen Außenspiegel ausgerüstet sein, sofern ein Anfahrspiegel angebracht ist.“

22. § 18b lautet:

„§ 18b. Sitze, deren Verankerung und Kopfstützen müssen bei Fahrzeugen der Klassen M und N den Anhängen der Richtlinie 74/408/EWG, ABl. Nr. L 221 vom 12. August 1974, S 1, in der Fassung der Richtlinie 2005/39/EG, ABl. Nr. L 255 vom 30. September 2005, entsprechen.“

23. § 19b Abs. 5 und Abs. 6 lauten:

„(5) Umsturzschutzvorrichtungen für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen der Klasse Iof müssen den Bestimmungen der Anhänge der jeweils zutreffenden EG-Richtlinie

1. 77/536/EWG (Umsturzschutzvorrichtungen) in der Fassung der Richtlinie 1999/55/EG,
2. 79/622/EWG (Umsturzschutzvorrichtung - statische Prüfung) in der Fassung der Richtlinie 1999/40/EWG,
3. 86/298/EWG (Umsturzschutzvorrichtung hinten angebracht) in der Fassung der Richtlinie 2005/67/EG, ABl. Nr. L 273 vom 19. Oktober 2005, S 17, oder
4. 87/402/EWG (Umsturzschutzvorrichtung vorne angebracht) in der Fassung der Richtlinie 2005/67/EG, ABl. Nr. L 273 vom 19. Oktober 2005, S 17,

entsprechen.

(6) Der in Ohrenhöhe der Lenker von landwirtschaftlichen Zugmaschinen messbare Geräuschpegel muss den Bestimmungen der Richtlinie 77/311/EWG in der Fassung der Richtlinie 2006/26/EG, ABl. Nr. L 65 vom 7. März 2006, S 22, entsprechen.“

24. § 20a Abs. 1 lautet:

„(1) Die jeweiligen Vorschriften dieser Verordnung gelten als erfüllt, wenn das Fahrzeug anstelle der Vorschriften dieser Verordnung die entsprechenden harmonisierten Vorschriften der Einzelrichtlinien erfüllt, die im

1. Anhang IV der Richtlinie 70/156/EWG, in der Fassung der Richtlinie 2006/28/EG, ABl. Nr. L 65 vom 7. März 2006, S 27 oder im
2. Anhang II der Richtlinie 2003/37/EG in der Fassung der Richtlinie 2005/67/EG, ABl. Nr. L 273 vom 19. Oktober 2005, S 17 oder im
3. Anhang II, Teil 2 der Richtlinie 2002/24/EG in der Fassung der Richtlinie 2005/30, ABl. Nr. L 106 vom 27. April 2005, S 17

genannt werden.“

25. In § 22a Abs. 1 Z 2 wird der Punkt am Ende der lit. p durch einen Beistrich ersetzt und folgende lit. q angefügt:

„q) Frontschutzsysteme, die der Richtlinie 2005/66/EG entsprechen; der Typgenehmigungsbogen samt Nachtrag ist vom Lenker des Fahrzeuges mitzuführen.“

26. § 22a Abs. 2 lautet:

„(2) Die Ausrüstung eines zum Verkehr zugelassenen Fahrzeuges mit Vorrichtungen zum Antrieb durch Flüssiggas (§ 7b) oder Erdgas (CNG) (§ 7d) gilt als Änderung, die wesentliche technische Merkmale des Fahrzeuges betrifft (§ 33 Abs. 2 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967).“

27. In § 22a wird nach Abs. 3 folgender Abs. 4 angefügt:

„(4) Auf Antrag des Herstellers einer Type eines Fahrzeuges oder des Herstellers von Luftleiteinrichtungen (Spoilern) oder dessen gemäß § 29 Abs. 2 KFG 1967 Bevollmächtigten kann der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie einen Bescheid gemäß § 33 Abs. 1 Z 3 KFG 1967 erlassen; vor der Entscheidung über diesen Antrag hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ein Gutachten eines gemäß § 124 KFG 1967 bestellten Sachverständigen über die Eignung solcher Teile, Ausrüstungsgegenstände oder Vorrichtungen darüber einzuholen, ob diese für die Type und Ausführung des Fahrzeuges geeignet sind. Der Bescheid hat gegebenenfalls Auflagen und Bedingungen zur Sicherstellung der Verkehrs- und Betriebssicherheit sowie der Vorschriftmäßigkeit der abgeänderten Fahrzeuge zu enthalten.“

28. § 52 Abs. 8 lautet:

„(8) Zugmaschinen müssen nicht mit einer selbsttätig schließenden Anhängervorrichtung ausgerüstet sein.“

29. § 52 Abs. 10 Z 3 bis Z 9 lauten:

- „3. Massen und Abmessungen den Bestimmungen der Richtlinien 89/173/EWG und 74/151/EWG jeweils in der Fassung der Richtlinie 2006/26/EG, ABl. Nr. L 65 vom 7. März 2006, S 22,“
4. Verbindungseinrichtungen den Bestimmungen der Richtlinie 89/173/EWG in der Fassung der Richtlinie 2006/26/EG,
5. Freiraumes zur Radabdeckung den Bestimmungen der Richtlinie 89/173/EWG in der Fassung der Richtlinie 2006/26/EG,
6. Zapfwellen und deren Schutzabdeckung den Bestimmungen der Richtlinie 86/297/EWG, ABl. Nr. L 186 vom 8. Juli 1986, S 19,
7. Drehzahlreglers den Bestimmungen der Richtlinie 89/173/EG in der Fassung der Richtlinie 2006/26/EG,
8. Schutzes von Antriebselementen den Bestimmungen der Richtlinie 89/173/EWG, in der Fassung der Richtlinie 2006/26/EG,
9. Betätigung der Anhängerbremsen den Bestimmungen der Richtlinie 89/173/EWG, in der Fassung der Richtlinie 2006/26/EG“

30. § 54a Abs. 3 lautet:

„(3) Bei Kleinkrafträdern sowie Krafträdern mit einem Hubraum von nicht mehr als 125 cm<sup>3</sup> und einer höchsten Motorleistung von nicht mehr als 11 kW muss durch technische Maßnahmen gewährleistet sein, dass unzulässige Veränderungen soweit wie möglich verhindert werden. Diese Maßnahmen gegen unbefugte Eingriffe und unzulässige Veränderungen müssen dem Anhang des Kapitels 7 der Richtlinie 97/24/EG in der Fassung der Richtlinie 2006/27/EG, ABl. Nr. L 66 vom 8. März 2006, S 7 entsprechen.“

31. § 54a Abs. 7 lautet:

„(7) Die Ermittlung der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von Kraftfahrzeugen der Klassen L hat nach Anhang I der Richtlinie 95/1/EG, in der Fassung der Richtlinie 2006/27/EG, ABl. Nr. L 66 vom 8. März 2006, S 7, zu erfolgen.“

32. § 54a Abs. 9 lautet:

„(9) Kraftfahrzeuge der Klasse L müssen an einer leicht zugänglichen Stelle mit einem fest angebrachten Fabriksschild versehen sein. Das Schild muss gut lesbar sein und dauerhaft mit folgenden Angaben im Sinne der Richtlinie 93/34/EWG in der Fassung der Richtlinie 2006/27/EG, ABl. Nr. L 66 vom 8. März 2006, S 7 versehen sein:

1. Name des Herstellers
2. Betriebserlaubniszeichen
3. Fahrzeug-Identifizierungsnummer
4. Standgeräusch.“

33. § 56 Abs. 4 lautet:

„(4) Im Abs. 3 angeführte Fahrzeuge, deren größte Breite 130 cm nicht überschreitet und die vorne nur ein Rad aufweisen oder nur zwei Räder, die miteinander starr und drehfest verbunden sind, müssen mit den im § 15 Abs. 3 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 angeführten Scheinwerfern, Leuchten und Rückstrahlern ausgerüstet sein.“

34. § 58 Abs. 1 Z 3 lit. b lautet:

„b) bei Langgutfahren ..... 50 km/h,  
auf Autobahnen und Autostraßen ..... 70 km/h.“

35. § 58 Abs. 1 Z 3 lit. e lautet:

e) bei Fahrten gemäß § 52 Abs. 5, sofern durch die Geräte, zusätzlichen Aufbauten, usw. die Breite der Zugmaschine seitlich jeweils um mehr als 20 cm überschritten wird, oder das Gerät, der Aufbau, usw. breiter als 2,55 m ist, Abs. 5a und § 54 Abs. 2 ..... 25 km/h.“

36. § 59 Abs. 1 lautet:

„(1) Der äußerste Punkt eines über den vordersten oder den hintersten Punkt des Fahrzeuges hinausragenden Teiles der Ladung (§ 101 Abs. 4 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967) muss durch eine 25 cm x 40 cm große, weiße Tafel mit einem roten, 5 cm breiten Rand erkennbar gemacht sein. Die hinten an der Beladung angebrachte Tafel muss annähernd lotrecht und senkrecht zur Längsmittlebene des Fahrzeuges eingestellt sein und darf nicht mehr als 90 cm über der Fahrbahn liegen. Ihr roter Rand muss rückstrahlend sein. Die Anbringung dieser Tafel ist jedoch nicht erforderlich, wenn reflektierende Warnmarkierungen gemäß § 52 Abs. 5 lit. c angebracht sind. Während der Dämmerung, bei Dunkelheit oder Nebel oder dann, wenn es die Witterung sonst erfordert, müssen die äußersten Punkte der Ladung mit je einer Leuchte und einem Rückstrahler versehen sein; mit der vorne angebrachten Leuchte muss nach vorne weißes, mit der hinten angebrachten nach hinten rotes Licht ausgestrahlt werden; mit dem vorne angebrachten Rückstrahler muss im Licht eines Scheinwerfers nach vorne weißes oder gelbes, mit dem hinten angebrachten nach hinten rotes Licht rückgestrahlt werden können.“

37. In § 69 Abs. 17 wird das Zitat „BGBI. II Nr. xxx“ durch „BGBI. II Nr. 412/2005“ ersetzt.

38. Dem § 69 wird nach Abs. 24 folgender Abs. 25 angefügt:

„(25) Im Hinblick auf die Änderungen durch die Verordnung BGBI. II Nr. 334/2006 gelten folgende Übergangsregelungen:

1. § 1a Abs. 1a, § 1b Abs. 2, § 1c Abs. 3a, § 1d Abs. 9, § 3 Abs. 3, § 17f Abs. 3, § 18a Abs. 1 und 2 und § 54a Abs. 3, 7 und 9 jeweils in der Fassung BGBI. II Nr. 334/2006 gelten nicht für Fahrzeuge, die vor dem 1. Juli 2007 bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen.
2. § 1a Abs. 8 in der Fassung BGBI. II Nr. 334/2006 gilt nicht für Fahrzeuge, die bereits vor In-Kraft-Treten dieser Bestimmung genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen. Solche Fahrzeuge dürfen nach dem 24. Mai 2007 aber nicht mehr erstmals zum Verkehr zugelassen werden.
3. § 1c Abs. 1 und 3 und § 18b jeweils in der Fassung BGBI. II Nr. 334/2006 gelten nicht für Fahrzeuge, die bereits vor dem 20. Oktober 2006 genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen. Solche Fahrzeuge dürfen nach dem 19. Oktober 2007 aber nicht mehr erstmals zum Verkehr zugelassen werden.
4. § 1d Abs. 1a und § 19b Abs. 5 jeweils in der Fassung BGBI. II Nr. 334/2006 gelten nicht für Fahrzeuge, die bereits vor In-Kraft-Treten dieser Bestimmung genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen.
5. § 1d Abs. 2 und Abs. 3 in der Fassung BGBI. II Nr. 334/2006 gelten nicht für Fahrzeuge, die bereits vor dem 1. Oktober 2006 genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen. § 1d Abs. 2 gilt hinsichtlich Fahrzeugen der Klassen M2, M3, N2 und N3 mit Selbstzündungsmotoren oder mit Gasmotoren, die mit den strengeren Emissionsgrenzwerten für 2008 genehmigt werden, nicht für Fahrzeuge, die vor dem 1. Oktober 2009 genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen.
6. § 1f Abs. 1a in der Fassung BGBI. II Nr. 334/2006 gilt nicht für Fahrzeuge, die bereits vor dem 11. September 2007 genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen. Solche Fahrzeuge dürfen nach dem 10. März 2010 aber nicht mehr erstmals zum Verkehr zugelassen werden.
7. § 4 Abs. 3d in der Fassung BGBI. II Nr. 334/2006 gilt nicht für Reifen, die vor dem 1. Juli 2007 bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen.
8. § 4 Abs. 4a in der Fassung BGBI. II Nr. 334/2006, gilt nicht für Reifen, die vor dem 1. Oktober 2006 runderneuert worden sind; diese müssen aber den bisherigen Bestimmungen entsprechen.

9. § 10 Abs. 7, § 19b Abs. 6 und § 52 Abs. 10 Z 3 bis 9 jeweils in der Fassung BGBl. II Nr. 334/2006 gelten nicht für Fahrzeuge, die vor dem 1. Juli 2007 bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen. Solche Fahrzeuge dürfen nach dem 30. Juni 2009 aber nicht mehr erstmals zum Verkehr zugelassen werden.
10. § 17b Abs. 1 in der Fassung BGBl. II Nr. 334/2006 gilt nicht für Fahrzeuge, die
- a) bereits vor In-Kraft-Treten dieser Bestimmung genehmigt worden sind;
  - b) im Hinblick auf die Richtlinie 2005/83/EG vor dem 1. Oktober 2006 bereits genehmigt worden sind;
- diese müssen aber jeweils den bisherigen Vorschriften entsprechen.“

39. Dem § 70 wird nach Abs. 8 folgender Abs. 9 angefügt:

„(9) Es treten in Kraft

1. § 1d Abs. 2 (hinsichtlich Fahrzeugen der Klassen M2, M3, N2 und N3 mit Selbstzündungsmotoren) und Abs. 3, § 4 Abs. 4a, § 7c, § 7d, § 7e, § 7f, und § 17b Abs. 1 und Abs. 4 (hinsichtlich der Richtlinie 2005/83/EG) jeweils in der Fassung BGBl. II Nr. 334/2006 mit 1. Oktober 2006.
2. § 1c Abs. 1 und Abs. 3 und § 18b jeweils in der Fassung BGBl. II Nr. 334/2006 mit 20. Oktober 2006.
3. § 4 Abs. 4 in der Fassung BGBl. II Nr. 334/2006 mit 15. November 2006.
4. § 1a Abs. 1a, § 1b Abs. 2, § 1c Abs. 3a, § 1d Abs. 9, § 3 Abs. 3, § 4 Abs. 3d, § 10 Abs. 7, § 17f Abs. 3, § 18a Abs. 1 und 2, § 19b Abs. 6, § 52 Abs. 10 Z 3 bis 9 und § 54a Abs. 3, 7 und 9 und Anlage 4 jeweils in der Fassung BGBl. II Nr. 334/2006 mit 1. Juli 2007.
5. § 1f Abs. 1a in der Fassung BGBl. II Nr. 334/2006 mit 11. September 2007.
6. § 1d Abs. 2 hinsichtlich Fahrzeugen der Klassen M2, M3, N2 und N3 mit Selbstzündungsmotoren oder mit Gasmotoren, die mit den strengeren Emissionsgrenzwerten für 2008 genehmigt werden, mit 1. Oktober 2009.“

40. In der Anlage 1 Tabelle 3 wird in der Z 4 in der Spalte „gemessen nach“ der Verweis „88/77/EWG idF. 2001/27/EG“ ersetzt durch den Verweis „2005/55/EG idF. 2005/78/EG“.

41. Anlage 2b lautet:

**„Anlage 2b**

**(zu § 15a)**

#### **Prüfbestimmungen für Warnleuchten**

Die Warnleuchten der Kategorie I bis IV haben allgemeine bautechnische Anforderungen hinsichtlich der Beständigkeit gegen betriebsübliche Erschütterungen, Korrosionserscheinungen, Temperatureinflüssen, Feuchtigkeit, Materialveränderungen durch Alterung zu erfüllen.

#### **1. Kategorie I: Leuchten mit Rundumlicht:**

Leuchten mit Rundumlicht müssen die jeweiligen Bestimmungen der ECE-Regelung Nr. 65 erfüllen.

#### **2. Kategorie II: richtungsgebundene Blinkleuchten:**

Richtungsgebundene Blinkleuchten müssen die jeweiligen Bestimmungen der ECE-Regelung Nr. 65 erfüllen.

#### **Allgemeine Vorschriften für Leuchten der Kategorien I und II:**

Werden zur Erzeugung von Lichtblitzen Gasentladungslampen verwendet, so müssen diese fester Bestandteil der Leuchte sein, derart, dass ein Auswechseln der Lichtquelle nur in der Verantwortung des Herstellers der Leuchte erfolgen kann.

Sämtliche für den Betrieb der Leuchte erforderlichen Bauteile müssen Teil der Leuchte sein. Sind abweichend hiervon elektrische Baugruppen nicht fester Bestandteil der Leuchte, so müssen sie mit dem Genehmigungszeichen versehen sein.

#### **3. Kategorie III: Warnleuchten mit gelbrotem Blinklicht für Schülertransporte gemäß § 106 Abs. 10 KFG 1967:**

In der Hauptausstrahlrichtung darf die Lichtstärke nicht weniger als 700 cd und in keiner Leuchtrichtung mehr als 1400 cd betragen.

#### **Lichtverteilung:**

Die Lichtstärkeverteilung von Warnleuchten der Kategorie III ist nach Anlage 3 zu bestimmen. Für folgende Punkte sind die angegebenen Mindestwerte in % der Hauptausstrahlrichtung HV zu erbringen:

1. HV .....100 %
2. D ( $\pm 5^\circ$  vert. /  $\pm 10^\circ$  horiz.) .....50 %.

**Lichtfarbe:**

Die Lichtfarbe muss den Bestimmungen für gelbrotes Licht gemäß § 9 entsprechen.

**Blinkfrequenz:**

Jede der Warnleuchten muss 60 - 200 mal pro Minute aufleuchten. Die Blinkfolge muss so gewählt sein, dass die Dunkelphase deutlich erkennbar bleibt.

**4. Kategorie IV:**

Warnleuchten zur ausschließlichen Verwendung als Ladewarnleuchte zur Kenntlichmachung von Anbaugeräten oder Hubladebühnen gemäß § 20 Abs. 1 lit. g KFG 1967 müssen den lichttechnischen Bestimmungen für Fahrtrichtungsanzeiger für den hinteren Anbau gemäß ECE-Regelung Nr. 6.01 entsprechen.“



48. In Anlage 4 lautet die Zeile 94:

„94	22.	22.	22.	3.1.	3.1.	x	Direkteinspritzung ja/nein (T und C: Arbeitsweise, direkte/indirekte Einspritzung)	„Ja oder „Nein“; TB; wenn erhöhte Grenzwerte für Motoren mit direkter Einspritzung in Anspruch genommen werden, auch bei Einzelgenehmigungen einzutragen“
	1	1	1	6	6			

49. In Anlage 4 lautet die Zeile 126:

„126	30	30	30	Antriebsübersetzung				Gesamtübersetzung von Getriebe- Ausgang bis Antriebsräder; TB, EG; siehe Anmerkung 8“
------	----	----	----	---------------------	--	--	--	---

50. In Anlage 4 lautet die Zeile 146:

„146	42.	42.	42.	Lage der Sitze				Angabe nach dem Muster „2/3“ für 2 vorne und 3 hinten; für Klassen L entweder codiert nach den Vorgaben der Richtlinie 2002/24/EG oder kurze Angabe nach Muster; O: nur bei Omnibusanhängern; TB, EG“
	1	1	1	x				

51. In Anlage 4 lauten die Zeilen 148 und 149:

„148	6.5	6.5	10.	2.7.	10.	10.	Länge der Ladefläche (T, C und S: Ladepritsche, Abmessungen)	Außenlänge der Ladefläche (bei N und O in mm); Ladepritsche nur bei Motorkarren und Zugmaschinen mit fester Ladepritsche; TB
			4.1	2.1.	4.1	4.1		
				1				
149			10.		10.	10.	Ladepritsche, technisch zulässige Nutzlast kg	Klassen T, C: Nur bei Motorkarren und Zugmaschinen mit fester Ladepritsche TB“
			4.3		4.3	4.3	kg	

52. In Anlage 4 lautet die Zeile 197:

„197	A4	A4	A4	A4	A4	A4	Verwendungsbestimmung	Siehe Anmerkung 12; TB, EG“
------	----	----	----	----	----	----	-----------------------	-----------------------------

53. In Anlage 4 lautet die Zeile 212:

„212	N4	höchste zulässige Achslast Achse 4	kg	TB, EG“									
------	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	------------------------------------	----	---------

54. In Anlage 4 lautet die Zeile 220:

„220	T	44	44	44	44	T	44	T	T	T	T	T	T	Höchstgeschwindigkeit, Wert für die Zulassungsbescheinigung	km/h	Bei Fahrzeugen der Klassen M, N, O, L, R und S ist hier der kaufmännisch auf ganze km/h gerundete Wert aus dem Feld „Daten der Übereinstimmungsbescheinigung, Seite 2 ff. – Höchstgeschwindigkeit“ zu übernehmen, bei Fahrzeugen der Klassen T, C und Iof ist bei einer nach der Richtlinie 74/152/EWG gemessenen Höchstgeschwindigkeit von	mehr als	bis zu	der Wert
																	20,0 km/h	28 km/h	„25“
																	28,0 km/h	33,0 km/h	„30“
																	33,0 km/h	43,0 km/h	„40“
																	43,0 km/h	53,0 km/h	„50“;
																	einzutragen. TB, EG“		

55. In der Anlage 4 lautet die Anmerkung 8:

„8) Als Übersetzungsverhältnis ist das Verhältnis Eingangsdrehzahl / Ausgangsdrehzahl einzutragen. Bei stufenlosem Getriebe ist im Feld „Übersetzungsverhältnisse, 1. Gang“ der Höchstwert oder der Höchst- und Mindestwert einzutragen; bei Fahrzeugen der Klassen N2 und N3 mit mehr als 8 Gängen kann – außer bei Vorliegen einer EU-Betriebserlaubnis für das Fahrzeug – die Angabe der Übersetzungsverhältnisse durch die Angabe von Getriebemarke/Type im Feld „Übersetzungsverhältnisse, 1. Gang“ ersetzt werden. Wenn die Übersetzungsverhältnisse nur mit einem übermäßigen Aufwand ermittelt werden können, kann im Feld „Übersetzungsverhältnisse, 1. Gang“ bei einzeln genehmigten Fahrzeugen die Anzahl der Gänge oder die Getriebemarke/Type eingetragen werden.“

56. In der Anlage 4 lautet die Anmerkung 9:

„9) Sofern nicht anders angegeben, gilt für die Zahlenwerte:

- Angaben in mm, kg, min-1, dB(A) sowie CO<sub>2</sub>-Emissionen: kaufmännisch gerundete Ganzzahl
- Übersetzungsverhältnisse, korrigierter Wert des Absorptionskoeffizienten [m-1]: Zahl mit mind. 1 Vorkomma- und 3 Nachkommastellen (kaufmännisch gerundet)
- Emissionen [g/km, g/kWh]: Zahl mit mind. 1 Vorkomma und 4 Nachkommastellen (kaufmännisch gerundet).“

57. In der Anlage 4 lautet die Anmerkung 18:

„18) Ende Erstzulassung:

Ist zum Zeitpunkt der Eingabe der Genehmigungsdaten oder der Typendaten der Zeitpunkt bekannt, ab dem die Übereinstimmungsbescheinigung oder der Typenschein für das Fahrzeug seine Gültigkeit aufgrund des In-Kraft-Tretens einer Einzelrichtlinie oder einer Bestimmung des KFG 1967 oder dieser Verordnung verliert, ist in diesem Feld das Datum des letzten Tages anzugeben, an dem das Fahrzeug zugelassen werden darf. Dieses darf nach erteilter Ausnahmegenehmigung auf das sich aus dem Bescheid für die Ausnahmegenehmigung ergebende Datum abgeändert werden.

Ist zum Zeitpunkt der Eingabe der Genehmigungsdaten oder der Typendaten kein Datum bekannt, ab dem die Übereinstimmungsbescheinigung oder der Typenschein für das Fahrzeug seine Gültigkeit aufgrund des Inkrafttretens einer Einzelrichtlinie oder einer Bestimmung des KFG 1967 oder dieser Verordnung verliert oder ist der bekannte Zeitraum länger als 2 Jahre, ist in diesem Feld das Datum der Eingabe des Datensatzes in die Genehmigungsdatenbank plus 2 Jahre zu übermitteln.

Ergibt sich aufgrund von Änderungen im KFG 1967 oder in einer aufgrund des KFG 1967 erlassenen Verordnung oder in einer Richtlinie ein früheres Datum für das Ende der Erstzulassung, ist dieses frühere Datum vom Einbringer des Datensatzes in der Genehmigungsdatenbank einzutragen.“

58. In der Anlage 4 lautet die Tabelle für die Kraftstoffarten:

„1) Tabelle für die Kraftstoffarten:

Code	Kraftstoffart bzw. Energiequelle	Kurzbezeichnung in der Zulassungsbescheinigung
4	Benzin	Benzin
6	Diesel	Diesel
B	Vielstoff <sup>1)</sup>	Vielstoff
5	Elektro (Strom bzw. Solarzellen)	Elektro
C	Flüssiggas (LPG) <sup>2)</sup>	Flüssiggas (LPG)
D	Bivalenter Betrieb <sup>4)</sup> mit Benzin oder Flüssiggas (LPG) <sup>2)</sup>	Benzin/Flüssiggas (LPG)
E	Bivalenter Betrieb <sup>4)</sup> mit Benzin oder Erdgas (CNG) <sup>2)</sup>	Benzin/Erdgas (CNG)

Code	Kraftstoffart bzw. Energiequelle	Kurzbezeichnung in der Zulassungsbescheinigung
F	Kombinierter Betrieb <sup>5)</sup> mit Benzin und Elektromotor	Hybr.Benzin/E
G	Erdgas (CNG) <sup>2)</sup>	Erdgas (CNG)
H	Kombinierter Betrieb <sup>5)</sup> mit Diesel und Elektromotor	Hybr.Diesel/E
I	Wasserstoff	Wasserstoff
J	Kombinierter Betrieb <sup>5)</sup> mit Wasserstoff und Elektromotor	Hybr.Wasserst./E
K	Bivalenter Betrieb <sup>4)</sup> mit Wasserstoff oder Benzin	Wasserstoff/Benzin
L	Bivalenter Betrieb <sup>4)</sup> mit Wasserstoff oder Benzin kombiniert mit Elektromotor	Wasserst./Benzin/E
M	Brennstoffzelle <sup>6)</sup> mit Primärenergie Wasserstoff	BZ/Wasserstoff
N	Brennstoffzelle <sup>6)</sup> mit Primärenergie Benzin	BZ/Benzin
O	Brennstoffzelle <sup>6)</sup> mit Primärenergie Methanol	BZ/Methanol
P	Brennstoffzelle <sup>6)</sup> mit Primärenergie Ethanol	BZ/Ethanol
Q	Kombinierter Betrieb <sup>5)</sup> mit Vielstoff und Elektromotor	Hybr.Vielstoff/E
R	Biogas	Biogas
S	Bivalenter Betrieb <sup>4)</sup> Benzin oder Biogas	Benzin/Biogas
T	Kombinierter Betrieb <sup>5)</sup> mit Erdgas (CNG) und Elektromotor	Hybr.Erdgas (CNG)/E
V	Kombinierter Betrieb <sup>5)</sup> mit Biogas und Elektromotor	Hybr.Biogas/E
9	Andere	Andere
U	Unbekannt <sup>a)</sup>	Unbekannt
0	kein Antrieb	kein Antrieb
1	Benzin ohne Katalysator <sup>a)</sup>	Benzin ohne Katalysator
2	Gas <sup>a)</sup>	Gas
3	Diesel ohne Katalysator <sup>a)</sup>	Diesel

Code	Kraftstoffart bzw. Energiequelle	Kurzbezeichnung in der Zulassungsbescheinigung
Anmerkungen:		
1) Hier wird auch die Gasturbine zugeordnet, da sie wie ein Vielstoffmotor zu betrachten ist. Die Verbrennung kann durch unterschiedliche Kraftstoffe herbeigeführt werden.		
2) Anmerkung zu den unterschiedlichen Gaskraftstoffen „Erdgas (CNG)“ und „Flüssiggas (LPG)“: Es sind zwei unterschiedliche Gaskraftstoffe, die nicht gegenseitig ausgetauscht werden dürfen. Um Verwechslungen vorzubeugen, sind die jeweiligen Fahrzeuge mit unterschiedlichen Einfüllstutzen ausgerüstet.		
4) Bivalenter Betrieb bedeutet, dass ein Motor mit zwei verschiedenen Kraftstoffen betrieben werden kann. Dazu zählen Fahrzeuge, die sowohl mit Ottokraftstoff als auch mit einem gasförmigen Kraftstoff betrieben werden können, deren Benzinanlage nicht nur für Notfälle oder Notstarts vorgesehen ist und deren Benzintank mehr als 15 Liter fasst.		
5) Kombiniertes Betrieb (Hybrid) bedeutet, dass das Fahrzeug mit zwei Motoren ausgerüstet ist und diese unabhängig und mit unterschiedlichen Kraftstoffen betrieben werden können.		
6) Der Einsatz einer Brennstoffzelle ist nur in Verbindung mit einem Elektromotor möglich.“		

59. In der Anlage 4 lautet die Tabelle für die Fahrzeugarten:

„2) Tabelle für die Fahrzeugarten

Die zulässigen Eintragungen für das Feld „Fahrzeugart“ sind der folgenden Tabelle zu entnehmen. Die Fahrzeugklassen, die den Fahrzeugarten zugeordnet werden dürfen, sind den Spalten „Klasse“ und „Fahrzeugklasse nach Richtlinie 97/24/EG, Kapitel 7 / Gruppe“ zu entnehmen. Die in der Zulassungsbescheinigung Teil I und II wiedergegebene Bezeichnung der Fahrzeugart ist der Spalte „Bezeichnung in Zulassungsbescheinigung“ zu entnehmen.

Code	Fahrzeugart	Klasse	Fahrzeugklasse nach Richtlinie 97/24/EG, Kapitel 7 / Gruppe	Bezeichnung in der Zulassungsbescheinigung
910	zweirädriges Kleinkraftrad	L1e	Klasse gem. 97/24/7: A	zweirädriges Kleinkraftrad
911	dreirädriges Kleinkraftrad	L2e		dreirädriges Kleinkraftrad
912	Motorrad	L3e	Klasse gem. 97/24/7: D	Motorrad
913	Kleinmotorrad	L3e	Klasse gem. 97/24/7: B	Kleinmotorrad
914	Leichtmotorrad	L3e	Klasse gem. 97/24/7: B, C	Leichtmotorrad
915	Motorrad mit Beiwagen	L4e		Motorrad mit Beiwagen
916	Kleinmotorrad mit	L4e		Kleinmotorrad mit Beiwagen

Code	Fahrzeugart	Klasse	Fahrzeugklasse nach Richtlinie 97/24/EG, Kapitel 7 / Gruppe	Bezeichnung in der Zulassungsbescheinigung
	Beiwagen			
917	Leichtmotorrad mit Beiwagen	L4e		Leichtmotorrad mit Beiw.
918	dreirädriges Kraftfahrzeug	L5e		dreirädriges Kraftfahrzeug
919	vierrädriges Leichtkraftfahrzeug	L6e		vierrädriges LeichtKFZ
920	vierrädriges Kraftfahrzeug	L7e		vierrädriges Kraftfahrzeug
930	Personenkraftwagen	M1, M1G		Personenkraftwagen
931	Omnibus	M2, M2G, M3, M3G		Omnibus
932	Lastkraftwagen	N1, N1G, N2, N2G, N3, N3G	bei N1, N1G: Gruppe I, II oder III	Lastkraftwagen
933	Sattelzugfahrzeug	N1, N1G, N2, N2G, N3, N3G	bei N1, N1G: Gruppe I, II oder III	Sattelzugfahrzeug
934	Zugmaschine	-, lof, T1, T2, T3, T4.1, T4.2, T4.3, T5		Zugmaschine
935	Zugmaschine auf Ketten	-, C1, C2, C3, C4.1, C5		
936	Motorkarren	-, lof, T4.3		Motorkarren
937	Sonderkraftfahrzeug	-, C1, C2, C3, C4.1, C5		Sonderkraftfahrzeug
938	Kraftwagen	-, M1, M1G, M2, M2G, M3, M3G, N1, N1G, N2, N2G, N3, N3G, T1, T2, T3, T4.1, T4.2, T4.3		Kraftwagen
950	Anhänger	-, O1, O2, O3, O4, R1a, R1b, R2a, R2b, R3a, R3b, R4a, R4b		Anhänger
951	Anhängewagen	-, O1, O2, O3, O4, R1a, R1b, R2a, R2b, R3a, R3b, R4a, R4b		Anhängewagen

Code	Fahrzeugart	Klasse	Fahrzeugklasse nach Richtlinie 97/24/EG, Kapitel 7 / Gruppe	Bezeichnung in der Zulassungsbescheinigung
952	Sattelanhänger	-, O1, O2, O3, O4, R1a, R1b, R2a, R2b, R3a, R3b, R4a, R4b		Sattelanhänger
953	Zentralachsanhänger	-, O1, O2, O3, O4, R1a, R1b, R2a, R2b, R3a, R3b, R4a, R4b		Zentralachsanhänger
954	Starrdeichselanhänger	-, O1, O2, O3, O4, R1a, R1b, R2a, R2b, R3a, R3b, R4a, R4b		Starrdeichselanhänger
955	Sonderanhänger	-		Sonderanhänger
958	Omnibusanhänger	-, O1, O2, O3, O4		Omnibusanhänger
956	Gezogene auswechselbare Maschine	S1a, S1b, S2a, S2b		Gez. auswb. Maschine
939	selbstfahrende Arbeitsmaschine	-, N1, N1G, N2, N2G, N3, N3G, T1, T2, T3, T4.1, T4.2, T4.3, T5, C1, C2, C3, C4.1, C5		selbstf. Arbeitsmaschine
957	Anhänger-Arbeitsmaschine	-, O1, O2, O3, O4, S1a, S1b, S2a, S2b		Anhänger-Arbeitsmaschine
940	Invalidenkraftfahrzeug	-		Invalidenkraftfahrzeug
941	Spezialkraftwagen	-		Spezialkraftwagen
942	Transportkarren	-, N1, N1G, N2, N2G, N3, N3G, T1, T2, T3, T4.1, T4.2, T4.3, T5, C1, C2, C3, C4.1, C5		Transportkarren
960	Unvollständiges Fahrzeug	-, M1, M1G, M2, M2G, M3, M3G, N1, N1G, N2, N2G, N3, N3G, T1, T2, T3, T4.1, T4.2, T4.3, C1, C2, C3, C4.1, C5, O1, O2, O3, O4, R1a, R1b, R2a, R2b, R3a, R3b, R4a, R4b		Unvollständiges Fahrzeug“

60. In der Anlage 4 lautet die Tabelle für die Aufbauarten:

„3) Tabelle für die Aufbauarten

Code	Art des Aufbaues

Code	Art des Aufbaues
AA	Limousine
AB	Schräghecklimousine
AC	Kombilimousine
AD	Coupé
AE	Kabrio-Limousine
AF	Mehrzweckfahrzeug
SA	Wohnmobil
SB	Beschussgeschützte Fahrzeuge
SC	Krankenwagen
SD	Leichenwagen
BB	Van
BC	Sattelzugmaschine
BD	Straßenzugmaschine
SF	Mobilkran
CA	Eindeckerbus Gruppe I
CB	Doppeldeckerbus Gruppe I
CC	Eindecker-Gelenksbus Gruppe I
CD	Doppeldecker-Gelenksbus Gruppe I
CE	Eindecker-Niederflurbus Gruppe I
CF	Doppeldecker-Niederflurbus Gruppe I
CG	Eindecker-Niederflur-Gelenksbus Gruppe I
CH	Doppeldecker-Niederflur-Gelenksbus Gruppe I
CI	Eindeckerbus Gruppe II
CJ	Doppeldeckerbus Gruppe II
CK	Eindecker-Gelenksbus Gruppe II
CL	Doppeldecker-Gelenksbus Gruppe II

Code	Art des Aufbaues
CM	Eindecker-Niederflurbus Gruppe II
CN	Doppeldecker-Niederflurbus Gruppe II
CO	Eindecker-Niederflur-Gelenksbus Gruppe II
CP	Doppeldecker-Niederflur-Gelenksbus Gruppe II
CQ	Eindeckerbus Gruppe III
CR	Doppeldeckerbus Gruppe III
CS	Eindecker-Gelenksbus Gruppe III
CT	Doppeldecker-Gelenksbus Gruppe III
CU	Eindeckerbus Gruppe A
CV	Eindecker-Niederflurbus Gruppe A
CW	Eindeckerbus Gruppe B
NQ	Omnibus <sup>a)</sup>
DA	Sattelanhänger
DB	Deichselanhänger
DC	Zentralachsanhänger
NK	Nachläufer
SE	Wohnanhänger
MA	Spezialaufbauten
MB	Spriegel mit Plane
MK	Behälter für flüssige Güter
ML	Behälter für staubförmige Güter
MM	Rampen
MN	Rungen
MO	Absetz-/Abrollkipper
NA	Kasten/Koffer
NB	Kipper

Code	Art des Aufbaues
NC	Tankfahrzeug
ND	Müllfahrzeug
NE	Klimatisiertes Fahrzeug
NF	Hubarbeitsbühne
NG	Pritsche
NH	Betonmischer
NL	Wechselaufbau-/Containerträger
NP	geschlossen <sup>a)</sup>
NO	offen <sup>a)</sup>
NM	Ja
NN	Nein
NR	Druck- und vakuumfester Tank
<p>Anmerkungen:</p> <p>Im Feld „Zusatz zu Art des Aufbaues“ können bei nationalen österreichischen Typengenehmigungen und bei Einzelgenehmigungen noch zusätzlich genauere Angaben zur Art des Aufbaus gemacht werden (zB ausgestattet mit Hubbrille, Kompressor). Dies ist jedenfalls notwendig bei MA „Spezialaufbauten“. Wenn erforderlich, ist ein entsprechender Text in Feld A19 Anmerkungen aufzunehmen.</p> <p>Die Aufbauarten DA (Sattelanhänger), DB (Deichselanhänger) und DC (Zentralachsenanhänger) dürfen nur für Fahrzeuge mit EU-Betriebserlaubnis und nur dann verwendet werden, wenn die Angabe einer anderen zutreffenden Aufbauart nicht möglich ist.“</p>	

61. In der Anlage 4e Teil III lit. b wird der Verweis „Anlage 3g“ ersetzt durch den Verweis „Anlage 3i“.

#### **Gorbach**